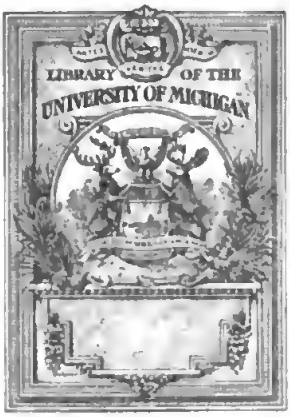
# Der deutsche Zollverein

in

seiner Fortbildung.

Gustaf Hoffen.

Stuttgart u. Tübingen,
J. G. Cotta'scher Verlag.
1842.




FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG
PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
BY
Mr. Philo Parsons
OF DETROIT
1871

HJ
6925
.A6
H68

11714

# Der deutsche Zollverein

PARSONS LIBRARY
University of
MICHIGAN

in

# seiner Fortbildung.

Von

**Gustaf Höfken.**

Weder nach weltbürgerlichen Theorien noch mit Pfahlbürgerverstande ist ein Volk zu regieren, sondern nach der tief erforschten Kenntniß seiner Lage, Bedürfnisse und Interessen. Burke.

Stuttgart und Tübingen.

Verlag der J. G. Cotta'schen Buchhandlung.

1842.

# Vorwort.

Reclass. 9-19-29 M.V.P.

Verschiedene Erfahrungen, die ich gemacht habe, nachdem der vorliegenden Schrift größter Theil beendet war, veranlassen mich, meine Ansicht über die deutschen Zustände hier in Kürze auszusprechen. Ich könnte über die Fortbildung des Zollvereins nicht geschrieben haben, nicht meine Hoffnungen an denselben wie an einen Rettungsanker geklammert haben (für welchen viele wackere Landsleute bei der politischen Rathlosigkeit Deutschlands den Zollverein halten), wenn ich nicht durchdrungen wäre einerseits von dem Unbestimmten, Lockern, Unfreien unserer staatlichen Zustände, von dem Ungereiften in dem politischen Bewußtsein unseres Volkes, von dem Mangel namentlich eines öffentlichen Rechtslebens, andererseits aber auch davon, daß Deutschlands Staatswesen auch in der Gegenwart in der Entwickelung begriffen und daß vorzüglich in dem Zollvereine ein Keim gepflanzt sei, aus dem bei günstiger Sonne ein gesundes tüchtiges Volkswesen heranreifen könne. Im Ganzen ist es ein

ziemlich müßiges Geschäft, von unsern Zuständen im Vergleich zu denen anderer Völker eine Schilderung zu machen, sofern dieselbe nicht in die Tiefen der Geschichte eintaucht. Schon aus den mit der Zeit abgenützten Schlagwörtern ließe sich von jedem Volke ein zweigesichtiges Gemälde entwerfen, ein lachendes und ein weinendes: ein Bild voll Licht und Glanz erscheint Deutschland dem patriotischen Optimismus, gemalt etwa aus den Tugenden unserer Altvordern, aus Treue und Biedersinn, aus Schulunterricht, vielseitiger Bildung, Reformation, Denkfreiheit, Philosophie; ein Bild voll Schatten erscheint es einer Art patriotischen Pessimismus, wobei die Zerrissenheit, der Mangel an Thatkraft in unserm Volksleben, der kirchliche Zwiespalt, unglückliche Jahrhunderte der Schwäche und der Verluste, die absolute Regierungsform, das Scheitern der Versuche zur Herstellung eines freien Verfassungswesens die Farben hergeben. Nach welcher Seite der Einzelne sich auch hinneige, Niemand wird läugnen, daß in beiden Gemälden Wahrheit sei. Wir haben ja Manches, was andern Völkern fehlt, und es mangelt uns Vieles, dessen sich andere erfreuen. Darauf kommt es an, daß wir was wir haben richtig erkennen und das uns Mangelnde zu erringen wissen, doch nicht auf dem Wege bloßer Nachahmung, sondern aus den Grundbedingungen und dem Kerne unseres Volkthumes

heraus. Denn das Nachgeahmte wird noch so wenig beseſſen wie das Geſchriebene und kann ſich oft nur auf Koſten weſentlicher Eigenſchaften geltend machen, in Betracht daß jedes Volk ſeinen eigenen Organismus, ſeinen beſondern Geiſt und Beruf hat, alſo auch demgemäß ſeine eigenthümliche Entwickelung, die nach einzelnen Richtungen auf gewiſſen Phaſen von der anderer Völker überflügelt werden kann, während ſie im Ganzen ihr keineswegs nachſteht.

Wenn ich von dieſem Geſichtspunkte aus von einer politiſchen Entwickelung Deutſchlands auch in der Gegenwart ſpreche und im Zollverbande deren Träger und Förderer ſehe, ſo bin ich auf die Vorwürfe derjenigen gefaßt, welche in letzterm nichts als Förderung der ſogenannten materiellen Intereſſen anerkennen wollen. Abgeſehen von dem häufigen Mißbrauche des Ausdrucks „materiell", indem es doch wohl kein materielles Intereſſe gibt, das nicht einen geiſtigen Inhalt hat, wie's kein geiſtiges Intereſſe gibt, das nicht auch materiell iſt, entſcheidet im Urtheil über vaterländiſche Dinge viel die Neigung oder die Fähigkeit mehr objectiv zu ſchauen oder mehr ſubjectiv zu begreifen: wer den Sieg der guten Sache abhängig glaubt von dem Siege einer Theorie, einer Schule, ſeiner Meinungen, der wird gewiß die Zeitläufte anders beurtheilen als derjenige, welcher

die Entwickelung in ihrem hiſtoriſchen Zuſammenhange im Auge behält und aus den Dingen, dem Leben, der Praxis heraus ihren Gang verfolgt. Dieſer wird ſich oft einem Intereſſe, das jenem gleichgültig iſt, thätig anſchließen, weil ſich ihm Keime der Bildung darin enthüllen, die jenem verborgen bleiben. Allerdings wird die induſtrielle Bewegung unſerer Zeit von Manchem einſeitig, alſo maßlos geprieſen; aber es iſt gleichfalls einſeitig, wenn Andere ſie als ganz aufs Materielle gerichtet und die religiöſen und ſittlich-geiſtigen Beſtrebungen gefährdend anfeinden. Droht ſie denn wirklich die höhere Thätigkeit des Geiſtes zu abſorbiren? will ſie ſich als Selbſtzweck anerkannt wiſſen? Oder ſoll ihr Princip nicht vielmehr einem geiſtigen dienen, nicht als Mittel für einen höhern Zweck wirken? Die Macht, die in den materiellen Intereſſen liegt, zu einem großen Ziele zu leiten, ſie in ſich zu veredeln und zum Ruhm und Glücke der Völker zu verwenden, ſcheint mir eine würdigere Aufgabe, als ſie zu bekämpfen oder ihr die Berechtigung abzuſprechen. Nur gewiſſenhafte Anſtrengungen zur Löſung dieſer Aufgabe und unſere ſo ſehr geſcholtene Zeit wird in ihren Hervorbringungen die Zweifler überraſchen. Oder hat ſie jetzt nicht noch Erſcheinungen aufzuweiſen, die nicht Entgeiſtung und Dürre, vielmehr Stahlkraft und Fülle offenbaren und auf einen geſunden Lebenskern

unter der zerfahrenen Schale zurückschließen lassen? Mir dünkt, die Männer der Gegenwart können sich ohne Eitelkeit den Männern der Kreuzzüge gleichstellen, und sie sind auch nicht schlechter als die Leute des alten Regime's. Jedenfalls ist es eben so wichtig als lohnend, der Bedeutung jener Bewegung, ihrem inneren Zusammenhange mit den andern Richtungen und Bestrebungen der Zeit nachzuforschen. Denn alles, Ideen, Gewohnheiten, Sitten, Bildung führten allmählich die Menschheit in dieselbe; die Religion selbst wirkte dazu am meisten mit, indem sie Liebe und Frieden den Menschen predigte; die Politik durch die unbeugsame Ausdauer, womit die Fürsten den ihren Thron umringenden Militäradel beugten.

Gewiß, die Staatsökonomie nimmt täglich an Wichtigkeit zu, und ihre Rolle in der Welt gehört jetzt zu den Hauptrollen. Vornehmlich in Deutschland soll sie die Lösung einer ungeheuern Aufgabe übernehmen, die Vertretung der Einheit, der Gesammtinteressen. Sonst soll sie überall die Industrie vertreten. Industrie aber ist Schaffen, Fleiß, Thätigkeit, die Arbeit in jeder Gestalt. Ohne mich über das physische und moralische Elend der Gegenwart in Täuschungen zu wiegen, hege ich die Ueberzeugung, daß die Industrie, wie viele Leiden und Unvollkommenheiten sie auch noch begleiten, immer fruchtbarer wird für das Wohlsein

der Menſchen, und berufen iſt, der heiligen Sache der menſchlichen Würde und Sittlichkeit dauernde und wichtige Dienſte zu leiſten. Schon hält ſie den kriegeriſchen Intereſſen das Gleichgewicht: das Eiſen der tödtenden Lanzen darf nicht mehr geſchwungen werden bis die Pflugſchar es vorher gutgeheißen hat. Schon begnügt ſich der dritte Stand, der ſich noch vor fünfzig Jahren beklagte nichts zu ſein, nicht mehr mit „Siéyès' Ultimatum" in ſeiner Flugſchrift über den Tiers-Etat. Immer mehr bildet die Induſtrie den wichtigſten Gegenſtand der Verwaltung in den europäiſchen Staaten, ſolche ausgenommen, die in Verweſung übergehen drohen. Durch die Verbindung mit ihr vergibt ſich die Menſchheit nichts, wie diejenigen Anhänger der Vergangenheit behaupten, die ſie nach der Zahl ihrer Ahnen fragen möchten. Und iſt Wahrheit in den Klagen über das Umſichgreifen eines rohen Materialismus, warum will man den Gewerbfleiß dafür verantwortlich machen? Warum ſoll das menſchliche Geſchlecht entarten, weil es ſich von Elend und Schmutz frei macht, weil es ſich beſſere Nahrung und Kleidung verſchafft, den häuslichen Herd, das Heiligthum der Familie, wohnlicher einrichtet und ſchmückt? Im Emporkommen des Gewerbfleißes liegt kein Sieg der Materie über den Geiſt; im Gegentheil, die Induſtrie erhebt ſich nur, weil der Geiſt die Ma-

terie bewältigt. In dieſem Sinne iſt Induſtrie nichts Anderes als die Begründung der Geiſtesherrſchaft über die materielle Welt, iſt ihr Ziel die vollſtändige Herrſchaft des Menſchen über die Natur, mit der er in ſeiner Kindheit am meiſten zu kämpfen gehabt. Vollſtändig entwickelt, ſetzt ſie nicht den Materialismus auf den Thron, ſondern die Intelligenz, deren Erlöſung ſie bewirkt, weil ſie dieſelbe von der ſie vernichtenden Sorge für die nächſten Bedürfniſſe mehr und mehr befreit und ihr ſo die natürliche Spannkraft zurückgibt. Sie dient der Freiheit der Einzelnen wie der Geſammtheit: nur durch den ſchaffenden Fleiß iſt es möglich, daß unſere Staaten der Sklaven der alten Republiken entbehren können, die deren noch für ihre engere Freiheit bedurften; denn wo er fehlt, da kann keine Geſellſchaft ohne eine elende Mehrheit beſtehen, die der herrſchenden Minderheit als Fußſchemel, als Bauſtoff, als Sache oder blinde Kraft dient; wo die ſchaffende Arbeit kein Bürgerrecht hat, da müſſen die höhern Stände ſich durch erbliche Privilegien, durch ſteten Druck fortpflanzen. Nur wo ſie zu Ehren kommt, verſchwindet jede unbedingte Abſonderung: jetzt wird die Natur beherrſcht und benutzt und nicht mehr die Menſchheit. Man hat mit Recht geſagt, es laſſe ſich der Grad der Freiheit, deren ein Volk genießt, nach der Ehre ermeſſen, die Geſetz und Sitten

der Arbeit erweiſen. „Sie iſt eine koloſſale Macht, ruft Michel Chevalier in ſeinen Vorleſungen aus, von bewundernswürdiger Fruchtbarkeit: im Zipfel ihres Mantels hält ſie das Wohlſein der Menſchheit und mit deren Wohlſeyn die Freiheit.“ Freilich, noch keucht mancher Menſch unter ihrer Laſt, noch iſt ſie fern von ihrem Ziele. Nur in der Unvollkommenheit der jetzigen Induſtrie, in der Auflöſung aller Verbindungen durch eine unbeſchränkte Concurrenz, im Mangel einer Organiſirung der Arbeit liegt es, daß die Maſchinen, die an der Stelle des Menſchen arbeiten ſollen, ihre Erfinder zu verſchlingen ſcheinen; daß die Arbeiter zu Brighton in Wahrheit ſagen konnten: die Maſchinen ſollten unſere Sklaven ſein, ſind aber unſere furchtbarſten Mitbewerber geworden; daß in manchen Fabriken der Arbeiter neben der gigantiſchen Maſchine bloß ein Werkzeug bildet, das man benutzt bis eine neue Maſchine es erſetzt; daß der ſcheußliche Vampyr Bankrott vor der Thüre manches Meiſters und Herrn lauert und ihm die Sicherheit der Zukunft raubt, ohne welche keine Ruhe, kein Familienleben, keine Sittlichkeit. Als die Gleichheit aus der Religion in die Politik überging, ſuchte ſie Wirklichkeit in der Gegenwart, denn jene hat die Ewigkeit vor ſich, dieſe iſt nur ein Punkt im Raum: dieſe zu geben und jene Leiden auszugleichen, iſt die Aufgabe der Staatswirthſchaft.

Wenn also der Zollverein auch wirklich nichts Anderes förderte, als diese Industrie, die schaffende Arbeit unseres Volkes — es wäre nicht Geringes! Aber, sagen die Pessimisten, ermüdet von dem unausgesetzten überschwänglichen Zeitungslob auf den Zollverein: die Franzosen, die Engländer, die Spanier und die Russen haben auch Einheit im Zoll wie die Deutschen, ja eine weit umfassendere, und dennoch machen sie davon kein Aufhebens und haben eine Menge höherer Interessen zu verfolgen als ewig leeres Stroh über ihre Zolleinheit zu dreschen. Dieß ist jedoch eine Ungerechtigkeit; zugegeben auch, es gehöre eine starke Ueberzeugung von der Wichtigkeit des Zollvereins dazu, um sich durch das Wiederkäuen derselben Gedanken über ihn nachgerade ebenso wie über den Liberalismus, ohne daß man handeln sieht, nicht die Sache selbst verleiden zu lassen. Denn 1) hat Deutschland die Einigung in Zoll und Handel erst noch zu erkämpfen; 2) gilt es bei dieser Einigung Höheres als in andern Ländern, nämlich den Eckstein deutscher Einheit überhaupt zu legen; 3) vertritt das Vereinszollwesen das freisinnigste System der politischen Oekonomie und veranlaßt das Streben zu dessen Einführung in den übrigen Ländern ebenfalls gewaltige Kämpfe. Die vollständige Zolleinigung Deutschlands bedingt einen deutschen Staatsorganismus, eine Art Volks-

vertretung, verspricht mithin für unser Vaterland von einer ganz andern Bedeutung zu werden als für England oder Frankreich. Merkwürdig genug, daß das Bedürfniß nach Einheit in Deutschland, ganz unbeschadet seinem reichgegliederten Leben, die Verwirklichung auf dem vertragsmäßigen Wege der Zollvereinigung sucht, in welchem Wege sich stets das Willkürlose, Gesetzliche ausspricht. Heute geschieht im Großen und Gesammten Aehnliches wie während des Mittelalters in engern Kreisen, Körperschaften, Städten und Städtebünden, in vollem Einklange also mit dem Kerne deutscher Eigenheit, nur in zeitgemäßer umfassender Gestalt und im Drange vom Auslande. Der Zollverein entspricht dem ersten Bedürfnisse unseres Volkes. So nahm es ihn auf, die öffentliche Meinung begrüßte ihn freudig von seinem Beginne an. Seine Fortbildung, der erwachte Eifer in den verschiedenen Staaten zu gemeinsamen Unternehmungen, das allmähliche Verschmelzen aller Interessen werden seine Wirkungen vervollständigen, die unverkennbar über Zoll, Gewerbfleiß und Handel weit hinausreichen. Der Gang erscheint langwierig, der Hemmnisse noch voll, erfordert Ausdauer und Geduld — aber die gediegenste Entwicklung ist nicht immer die schnellste: langsam zwar doch sicher schritt auch England zu seiner heutigen Größe empor; seine Geschichte, so gewaltig in ihrer Gesammtwir-

kung, ist aus Kleinem, Täglichem herausgeformt, darin nicht unähnlich den Werken des größten brittischen Romanschreibers.

Nichts ist gefährlicher als sich politische Illusionen zu machen, als wenn die Phantasie sich aus Wirklichkeit und Träumen ein Gebäude zimmert, in welchem man sich gewöhnt befriedigt zu wohnen. Nicht nur zerstiebt das Schloß beim ersten Erwachen und es bleibt nur das lähmende Gefühl der Täuschung zurück, sondern man fällt auch nur zu leicht aus einer Täuschung in die andere und kommt nie zu Ordentlichem, zum Handeln. Die Wahrheit ohne jede Farbe und entkleidet von jedem Schmuck ist darum häufig die größte Wohlthat; und wie glücklich auch eine Illusion oft mache, sie zu zerreißen fördert wesentlich. Ob die an den Zollverein geknüpfte Hoffnung auch Täuschung sei? Es wäre nicht zu wünschen, weil alsdann — was die Mächtigen wohl zu bedenken haben — nur noch Ein Ausweg unserem Volke offen bliebe, und sich die öffentliche Meinung, je mehr jene sich verschlösse, desto mächtiger in diese Bahn hineinstürzen würde. Denn am Heile des Vaterlandes verzweifelt heute kein verständiger Mann mehr. Was im Alterthum noch eine Tugend, Heroismus sein konnte, was wir an Carnot noch bewundern müssen, der, da ihm nichts mehr übrig blieb als das Schicksal zu beweinen und zu flehen, die nach ihm Kommenden

möchten glücklicher sein, da er nicht mehr aussah wie dem Vaterlande zu helfen, doch es laut als Grundsatz aussprach, daß man niemals an dem Wohle des Vaterlandes verzweifeln solle — dieß ist heute für uns ohne Verdienst, die leerste, taubeste aller Täuschungen, schon weil es gar nicht in Frage steht; und wie viele es auch sind, die über unsere traurigen politischen Zustände klagend ausrufen: „niemals verzweifeln zu wollen," so gleichen sie doch darin alle den Spielrädern, welche der Wind wie zur Vogelscheuche umschwingt, aber die nichts treiben, in nichts eingreifen. Zu handeln ist heute die erste Pflicht, und es ist gerade der sich im Nichtsthun übende, zum eigenen Schaffen unmächtige Hochmuth, der, stets bereit zu verkleinern und zu verneinen, sich auch am meisten darin gefällt, dem Zollverein die höhere Bedeutung wegzuläugnen. Nur eine tiefere Forschung kann die im Zollverein wirksamen Hebel der Bildung und politischer Gestaltungen erkennen, nicht eine oberflächliche; gleichwie wenig Geschichte und Erfahrung zum Auslande führen, wahre Geschichtsforschung hingegen die Vaterlandsliebe festigt; wie ein wenig Philosophie zur Gotteslängnerei, viel aber zur Erkenntniß des lebendigen Gottes hinleitet. Natürlich, ein wenig Wissen verleitet zu dem elenden Stolze, nichts über sich mehr anerkennen zu wollen und alles was man nicht selbst

weiß für gering zu achten; viel zeigt dem Menſchen dagegen, wie ſchwach er iſt, und läßt ihn die Wunder außer ſich erkennen, die er gezwungen iſt zu verehren.

Die großen Züge der deutſchen Geſchichte, die bewahrte Eigenheit und Kraft unſerer Volksſtämme, der geſunde Kern deutſcher Cultur, ihr Reichthum an Geiſtesblüthen, das tauſendarmig von unten auf bildende Wirken und Schaffen in unſerm Volke — das alles tritt uns mit ſolcher Gewalt, mit ſolcher unwiderſtehlicher Beredſamkeit entgegen, daß auch der Schwächſte darin eine Stütze findet, der Verzagteſte daraus Muth und Hoffnung auf die Zukunft ſchöpft. Noch einmal alſo, an unſern Zuſtänden nicht zu verzweifeln, iſt kein Verdienſt. Es iſt hiermit noch nichts gethan. Eben ſo wenig ſollen wir uns begnügen, die Hemmniſſe unſerer Entwicklung bloß zu begreifen, wir ſollen unſer Vaterland auch davon befreien; denn das Schlechte wuchert, und die verderblichen Richtungen untergraben vielgeſchäftig den geſunden Boden und hindern das Hervorſprießen des Guten. Die That allein iſt ein Verdienſt. Wenn je, ſo iſt es jetzt an der Zeit in Deutſchland, daß ſich die Gleichgeſinnten und Gleichſtrebenden zuſammenfinden und mit dem für verderblich Erkannten einen entſchiedenen ehrlichen Kampf beginnen, damit die Schwächern ſich ermuthigen,

die gute Sache allwärts Grüßen finde; damit ſelbſt die Fürſten und Staatsmänner nicht zu beſorgen brauchen, wenn ſie den Bedürfniſſen unſeres Volkes nachgäben, damit nur unbeſonnenen jungen Männern die Zügel ſchießen zu laſſen und Alles in Frage zu ſtellen. Ohne Vertrauen iſt an keine ruhige Entwicklung zu denken; ein geſundes Weſen iſt ſich ſeiner Kraft bewußt, Furcht und Mißtrauen ſind Früchte krankhafter Zuſtände. Und wie, ſind denn im Allgemeinen die deutſchen Beſtrebungen nicht voll Ernſt und Geſinnung, wenden ſich die Hoffnungen nicht immer mehr von allem Fremden auf das Eigene hin? Sehen wir nicht überall den Eifer für das Vaterländiſche erwachen, den Bildungstrieb unſeres Volkes lebendig, ſeinen kirchlichen Sinn wieder aufleben, ſein Selbſtbewußtſein erſtarken? Nicht Mittel noch Kräfte fehlen Gutes zu ſchaffen, nach welcher Richtung auch, und diejenigen Staatsmänner, deren Ehrgeiz ſich über die Hofgunſt, über das „Sichhalten" erhebt, die im Geiſte Steins ihre Wirkſamkeit auf das Wohl des deutſchen Volkes richten wollen, finden in unſerer Zeit mehr denn je vorher Stoff und Gelegenheit große dauernde Bildungen zu fördern und die Grundlage zu einem kräftigen Staatsleben aufzurichten. Im Zollverein iſt der Boden gewonnen zu einem blühenden deutſchen Handelsweſen, zu einer großartigen Politik, und zahlreiche

jugendliche Kräfte ſehen wir in Deutſchland auf ein neues Feld zu handeln gerufen, das uns früher verſchloſſen war. Auf allen Gebieten der Forſchung entwickelt ſich eine freie Thätigkeit, und auf keinem fehlt es uns an Namen. Wo iſt ein Land, das auf einer einzigen ſeiner vielen Univerſitäten ſieben ſo kenntniß- und geſinnungsvolle Männer aufzuſtellen vermöchte als die ſieben Göttinger Profeſſoren, gleich rüſtig auf dem Felde der Wiſſenſchaft wie der That, Leuchten Deutſchlands, die mit den wackern Männern allen, die das kleine Hannover der erſtaunten Welt als wankelloſe Kämpen für das Recht gezeigt hat, die Geſchichte verſöhnen werden mit der traurigen Veranlaſſung, und die uns die Hoffnung geben, daß nicht lange mehr das Recht in Deutſchland ſchamlos gekränkt werden dürfe. Aber das Unglück iſt eben die Zerſplitterung, daß die Kräfte vereinzelt wirken müſſen. Wir haben mehr Männer als ein anderes Land, die für ſich allein das Mögliche leiſten, für ſich ſelbſt eine Macht bilden; welche edlen Kräfte haben nicht die Grimm allein angeregt, welche Schätze haben ſie uns aufgeſchloſſen in unſerer Sprache, in unſerer Geſchichte, in unſerm Weſen — eine neue Welt! Aber wir haben nichts Ganzes, nichts Zuſammenhängendes und darum nichts Starkes. Geringe Kräfte bilden vereint eine größere Macht als ſtarke, die aus- und nebeneinander

wirken. Und der Hauptgrund hiervon liegt in der Unfreiheit unserer politischen Zustände: so lange der Einzelne sich auf sich beschränkt, bleibt sein Wirkungskreis ziemlich unbeengt; wo nicht, wittert man Gefahren für den Staat. Fiscalische und polizeiliche Maßregeln von der Censur bis auf das hohe Briefporto herab erschweren das Zusammenwirken, befördern das Theilen und Vereinzeln, begünstigen die gesinnungslosen Tagsblätter, bringen die schlechteste Literatur zu Ansehen. Denn die Bessern, Schleichwege verschmähend, bleiben auseinander und halten das freie Wort lieber für sich als sie's sich verhunzen lassen; die Schlechtern hingegen wissen sich immer zu finden, und so bilden sich Cliquen niedriger Geister, die vom Schmutz und von Schmähungen leben, und die darum eben noch mehr die Guten zurückscheuchen, die Reaction fördern und die Entschließung zum Handeln vereiteln. Diesem betrübenden Zustande ist nicht abzuhelfen, so lange die Staatsregierungen in Bezug auf Oeffentlichkeit und Preßfreiheit nicht freisinnigere und Vertrauen erweckende Grundsätze annehmen; — Grundsätze, welche erzielen, daß die Besten des Volkes mit zu Rathe sitzen über dessen Interessen und nicht die Hefe der Literaten die Tagspresse monopolisire — die Schriften, welche das Volk am meisten liest.

Es wird heilige Pflicht, daß die tüchtigen Kräfte der Nation nicht anstehen unmittelbar zum Volke zu reden, mit voller Hingebung handelnd einzugreifen, der Blöcker nicht achtend. Gar viel kommt darauf an, daß die politische Presse zu Ansehen und Ehre gelange, daß Männer daran Theil nehmen, die durch ihre Persönlichkeit schon ihr Bedeutung verschaffen, daß das Spinngewebe, worin die Ränkeschmiede und Taglöhner der Schmähung sich eingenistet haben, vom Antlitze unsers Volkes weggefegt werde. Mehr als in irgend einem andern Literaturzweige hat die Macht der Persönlichkeit in der Tendenzliteratur Bedeutung; die Sache gewinnt durch die Personen, die sich ihr widmen, und die politische Presse hat den ersten Schritt zu einer würdigen Stellung gemacht, zu einem auch für die Gesetzgebung wichtigen Einflusse, wenn sie durch ernste, im Kampfe für Recht und Wahrheit bewährte Männer vertreten wird. Es ist ein trauriger Irrthum zu glauben, die farblosen und an sich nichtigen Blätter, deren wir eine so große Zahl haben, nützten sie nichts, so schadeten sie auch nichts: im Gegentheil, Gesinnungslosigkeit erzeugt Gesinnungslosigkeit, und eben diese auf Geldgewinn zielenden Tagsblätter schmeicheln dem Schlechten; sie stehen nicht bloß gesetzlich, sondern auch moralisch noch unter der Censur; sie wollen

bloß gefallen, nicht beſſern, nicht erheben, ſich nicht auch mit Opfern den guten Intereſſen anſchließen. Es ſind die Blätter des Poſtmonopols und der Anzeigen, die ſich breit machen mit den Abfällen aus der Pariſer literariſchen Garküche und im Embonpoint an literariſchem Schund miteinander wetteifern, die heute witzeln über Freiheit und Ehre, und morgen auf den Knien Weihrauch ſtreuen der deutſchen Miſère, deren Mißgeburten ſie ſind. Glaubt man, ſolche Leichenſteine für todtgeborne Kinder könnten deutſche Geſinnung wecken, deutſches Leben fördern, den deutſchen Geiſt bereichern, den brauſenden Sturm beſchwören? Und doch wird es in jetziger Zeit immer wichtiger, gediegene Organe der Oeffentlichkeit zu beſitzen, den flachen, franzöſiſch-thümelnden Liberalismus in einem wahrhaft deutſchen Freiheitsſtreben zu abſorbiren — jenen Afterliberalismus, der ſich unter der Maſſe Gebildeter noch immer mehr verbreitet findet, als man bei dem großen Geſchrei von deutſchem Patriotismus vermuthen ſollte. Um die unſaubere Tagsliteratur zu bewältigen, dazu helfen keine Polizeiverbote, die das Uebel vielmehr verſchlimmern; dazu reichen keine Cenſuredicte von ſchöner Diction aus — dazu gibt es nur Ein Mittel: geſetzliche Preßfreiheit. Dieſe allein iſt der Aufgabe gewachſen, den Kampf für die höchſten Güter unſers Volks,

für Recht, Wahrheit und Glauben auszufechten auf dem Gebiete, wo er allein entschieden werden kann. So lange sie uns noch mangelt, bereiten sich auch in den Zeitblättern höherer Art, in denjenigen nämlich, welche eigenen Geist haben und bestimmte Tendenzen verfolgen, von zwei entgegengesetzten Seiten Gefahren, die ich näher ins Licht stellen will.

Die Hegelingen, d. h. diejenigen welche sich rühmen ausschließlich die wahre Wissenschaft, den wahren Liberalismus, den freien Geist zu vertreten, vorläufig aber ihre Wissenschaft und ihre Geistesfreiheit hauptsächlich darin bekunden, daß sie alles mit ihrem giftigen Geifer bespritzen, was nicht aus Einem Horn mit ihnen bläst, suchen Einfluß in der politischen Presse und bei der Menge das Ansehen zu gewinnen, als seien sie die Vertreter der heiligsten Angelegenheit der Menschheit. Gegen dieß Streben läßt sich wenig einwenden; auch mögen sie sich immerhin gebärden, als sei die große Errungenschaft des Geistes ihr ausschließliches Eigenthum. In Wahrheit aber stünde es schlimm um Deutschland, wenn sich in ihren Händen die Vertheidigung seiner Freiheit befände. Die Nachtheile, welche diese „Ausschließlichen" der guten Sache, der sie zu dienen vorgeben, zufügen können, sind bedeutender als es im Augenblicke noch scheinen

möchte. Nicht als ob es nicht geiſtvolle, ſtrebende und wohlgeſinnte Männer unter ihnen gebe, ſelbſt beſcheidene, an die das junge Hegelthum äußerlich herangekommen iſt, die das Gute wollen, aber aus Mißverſtand das Schlechte thun; nicht als ob ihre offene Bekennung des Atheismus ſie nicht der Maſſe der Nation entfremden und ſie dieſer nicht überhaupt immer ungenießbar bleiben müßten. Aber die Gewißheit, daß der endliche Sieg der Wahrheit verbleiben werde, iſt ein geringer Troſt, wenn damit ein Verſchieben der gerechteſten Hoffnungen ſich verknüpft. Denn ihre Thätigkeit iſt ungeheuer, und indem ſie ihre kleinen Partei-Intereſſen mit den großen nationalen, ſelbſt wo ſie dieſe verſtehen ſollten, ſo emſig verknüpfen, werden ſie das geringe Intereſſe, das die Mehrzahl an den öffentlichen Angelegenheiten überhaupt nimmt, abweiſen, und von den übrigen werden ſich die meiſten mit Phraſen genügen, ohne zum Handeln zu kommen. Von den Höhen der Philoſophie verſchlagen, vom Lehrſtuhle verdrängt, werfen ſie ſich auf die Tagspreſſe; ſchon ſehen wir mehr und mehr Zeitungen ſich hingeben, die Bolzen der Hegelingen zu verſchießen, und wahrſcheinlich werden ſie darin noch mächtiger werden durch ihre Keckheit, ihr unbegränztes Selbſtvertrauen, das bis zur Unverſchämtheit geht, und ihr enges Aneinanderſchließen, indem ihre Kategorie ſich

ſchnell erkennt. Der Gedanke, daß hierdurch der Sieg der guten Sache erſchwert werde, iſt ſchmerzlich. Schon öfter hat Deutſchland das Unglück betroffen, daß ſich junge, unbeſonnene Leute zu Hauptvertretern ſeiner Intereſſen vordrängten, ſie mit ihren perſönlichen Lächerlichkeiten verknüpften und dadurch die ganze Angelegenheit in Mißcredit brachten. Um ein ähnliches Verunglücken durch die Hegelingen dem Vaterlande zu erſparen, ſollten die durchgebildetern Männer deren Einfluß durch eigene lebendige Theilnahme beſchränken. Ohne Zweifel handeln die meiſten auch der jüngern Anhänger Hegels, welche ſich des Muthes rühmen, alle Conſequenzen ſeines Syſtems auf ihre Schultern wie „das Kreuz der Zeit“ zu laden, in guter Abſicht; ſie glauben der Wahrheit, dem Vaterlande, der Menſchheit zu dienen, und ſie ſtehen höher als viele ihrer Gegner, welche die ſchnöde Luſt treibt, den freien Geiſt zu bekämpfen, und die den Muth dazu durch die Polizeigewalt ſchöpfen. Aber die gute Abſicht (errichtete ſie nicht auch Scheiterhaufen?) reicht nicht aus. Und nun begreift ſich die Lehre der grünen Hegelei ſo leicht, der Styl der deutſchen Jahrbücher iſt ſo gefällig, ihre Manier, ſich über das Beſtehende luſtig zu machen, kitzelt die Eitelkeit; ſo leicht gewinnt ſich dabei ein gewiſſes Anſehen, wenigſtens vor den Angehörigen der eigenen Familie, die Miene

mitzuwirken bei dem Werke der Erlösung, mitzutragen an dem Kreuze der Zeit, höher zu stehen als die einfältigen Menschenkinder umher, die in die Kirche gehen. Hochmuth ist der Schaden unserer Zeit, der die Menschen unzufrieden macht mit ihrem Stande, mit ihrem Geschick, der der Mode nachjagen läßt, dem Kleide, dem Amte, dem Titel — dem Schatten statt dem Wesen. Und gerade je leerer das Hirn, je weniger Widerstand eine Lehre in den historischen, den poetischen oder religiösen Gefühlen, im Gemüthe findet, desto leichter dringt sie ein und nimmt Besitz von dem Menschen. Darum kein Wunder, daß das Junghegelthum an vielen Orten Nester zu Stande bringt und Junge ausbrütet, die seinen Koryphäen knechtisch blind unterwürfig sind. Und da bilden sie denn alle zusammen eine große Compagnie, um diejenigen zu verketzern, welche die im Christenthum geoffenbarte Wahrheit für höher als ihre Lehre, für die höchste Wahrheit halten, und sich nicht zu Mitgehülfen machen wollen ihrer negativen Tendenzen und die schmutzigen Mittel und erbärmlichen Winkeladvocatenkünste nicht unterstützen mögen, welche selbst ihre „Koryphäen" gegen edelmüthige Gegner anzuwenden nicht verschmähen — kein Beweis eben ihrer siegsgewissen Ahnung. Männer, die über ihren Lob wie Tadel erhaben sind, bilden

die Zielscheibe ihres schlechten Witzes und einer kläffenden Polemik; stillschweigend einverstanden unter sich über den Grundsatz: „der Zweck heilige das Mittel", schrecken sie vor keinem Falsum zurück, um ihre Gegner herabzuziehen, sich selbst Weihrauch zu streuen — Alles natürlich zur Förderung der Wissenschaft und Wahrheit. Und kommen auch einmal unter allerlei Bemerkungen über Reaction, Fortschritt und Vermittlung gute Gedanken zum Vorschein, so sind diese in der Regel längst Gemeingut, und sie begreifen nicht, daß bereits eine unendliche Menge von Ideen im Volke der Verwirklichung harren, daß es diese Aufgabe in der Zeit zu lösen gilt — zu opfern für die That. Es wäre unklug, Mephisto und selbst seine Hanswurste zu verachten; aber den größten Gefallen erzeigte ihnen die Polizei, wenn sie ihnen eine Art Martyrthum aufzwänge, in der alten Blindheit zu glauben, der Geist könne durch unterdrückende Maßregeln bewältigt werden, obwohl die Erfahrung täglich die Thorheit derselben lehrt. Jeder Schein von Verfolgung wirft nur Schatten auf die Verfolger, Glanz auf die Verfolgten, und selbst das verscheidende Leben strahlt heller denn je zuvor, wenn man um sein bleiches Haupt noch den Dornenkranz flicht. Der wahre Grund des Jammers liegt in unsern unentwickelten Verhältnissen, die noch verhindern,

daß sich mächtige, über ihr Streben klare Parteien, entschiedene politische Ueberzeugungen bilden; darin, daß unsere öffentlichen Zustände nicht zu einem festen Zusammenhange, nicht zur Einheit durchdringen können; daß die Stimmen für die gesammtdeutschen Interessen erstickt werden in der Fluth von besondern Absichten, Nebendingen und kleinlichen Einbildungen; daß die freie That ersäuft wird in dem Wortschwall über Freiheit, welcher unaufhaltsam aus den Posaunen der Götter-Doctoren in Berlin und Leipzig hervorbricht — der Faselnden ohne Gegenstand und Kampf, gegen welche doch ein herzhafter Skeptiker ein goldener Mann erscheint, denn der Skepticismus setzt immer innern Widerstand gegen die Zweifel, eine kräftige Natur voraus.

Mir kann es nicht beifallen, der philosophischen Wirksamkeit Hegels die hohe Bedeutung absprechen zu wollen, welche sie für die Wissenschaft hat und immerdar behaupten wird. Selbst derjenige, welcher mit religiöser Ueberzeugung bewaffnet, durch kein Resultat der Speculation zu Falle gebracht werden kann und sich der Thaten der Vernunft nur ohne vorschnell bestimmenden Einfluß auf seine Ueberzeugung erfreut, wird der Wissenschaft des reinen Denkens, ihrer Methode, den Consequenzen und all den Bestrebungen und Kämpfen, welche daraus hervorgegangen sind, die

gröſste Theilnahme zuwenden. Nicht bloſs iſt es anziehend, der Speculation in den höchſten Gebieten zu folgen und ſich deren Ergebniſſe anzueignen, ſondern jeder Strebende fühlt auch den Drang, das errungene Wiſſen mit ſeinem Glauben zu verſöhnen, mit der aus der Gewalt der Wirklichkeit, aus der fort und fort wirkenden Kraft der Offenbarung, aus der praktiſchen Vernunft geſchöpften Ueberzeugung, den Drang durch dieſe Verſöhnung das letzte Ziel, die Befreiung des Bewuſstſeins, zu erſtreben. Auch der Stifter der Identitätsphiloſophie, welcher ſpäter dieſe ſelbſt als die negative erkannt und begränzt hat, feiert in Hegel den ruhmeswerthen, geiſtesſtarken Kämpen und Retter derſelben durch den Strom ungünſtiger Zeitverhältniſſe. Es lag nothwendig in dem Gange unſerer Entwickelung, die Idee auf dem abſtracten Gebiete fortzubewegen, das reine Denken an ihm ſelber durchzuführen unbekümmert um die Reſultate, damit deren Gränzen wiſſenſchaftlich erkannt werden könnten. Schon Kant hatte den Verſuch dazu in der Kritik der reinen Vernunft gemacht, aber weniger ſyſtematiſch, und als er zu dem Reſultate gelangte, das Daſein Gottes aus der bloſsen Vernunft nicht erweiſen zu können, war er unbefangen genug, dieſs, weil er Gott nicht läugnen konnte, als Poſtulat der praktiſchen Vernunft anzuerkennen. Hegel hat das unver-

gängliche Verdienſt, jene Ideen ſyſtematiſch durchgeführt zu haben, in die Tiefe und Höhe geſchieden, die Methode und das Gebiet der Wiſſenſchaft von Willkürlichkeiten und Phantaſtereien geſäubert, kurz das reine Wiſſen gerundet hingeſtellt zu haben; allein zugleich legte er den Grund zu jenem Ueberheben des reinen Wiſſens über Wirklichkeit und Gott, zu dem Conſtruiren Gottes aus der Vernunft, wornach es conſequent keinen andern Gott mehr gibt als den gedachten, den vom Menſchen ſelbſt erſchaffenen. Obgleich ſo in ſeinem eigenen Syſteme befangen, ſprach er, der tiefe Denker, dieſe Conſequenz doch nicht nackt aus: er wie ſeine tüchtigſten Anhänger lebten in der Selbſttäuſchung, den wirklichen Gott zu haben, den ſie ſich doch nur gedacht hatten, weil es ihnen in der Tiefe ihres Geiſtes wie Kant erging und ſie ſich von Gott nicht abwenden konnten. Aber ſeine jüngern Anhänger hoben den Schleier auf, und die Selbſttäuſchung entſchwand vor der Folgerichtigkeit. Strauß anerkennt noch den Inhalt des Chriſtenthums und ſelbſt die mythiſche Auslegung der Evangelien raubt ihnen nicht die göttliche Wahrheit, da die Mythologie ſelbſt als der große Offenbarungsproceß aufgefaßt werden kann, deſſen Schluß und Vollendung die Erſcheinung des Erlöſers bildet. In denjenigen aber, welche ihn beſchuldigten, die ganze Wahrheit zu

verhehlen und welche den Inhalt des Christenthums selbst antasteten, hat, wie sie sich dessen selbst rühmen, jene Philosophie ihre letzten Consequenzen gezogen: sie noch zu überbieten ist unmöglich, denn sie sprechen dem Bestehenden, der Wirklichkeit allen wahren Inhalt ab. So kam man denn endlich in der völligen und einseitigen Hingebung an die Bewegung des Gedankens dahin zurück, von wo man ausgegangen war, von der Identität des Sein und Nichtsein, von der Idee in ihrer größten Nacktheit, vom Nichts um Nichts — ex nihilo fit nihil. Ein Resultat von außerordentlicher Wichtigkeit; der Geist hat zwar einen ungeheuern Umweg gemacht, aber dieser war zur Erkenntniß der Wahrheit nothwendig, und das mächtige Arbeiten der Wissenschaft ist deßhalb nicht verloren. Jetzt erst liegt es klar vor Augen, daß das abstracte Denken nicht zur Wirklichkeit durchdringt. Hatte Hegel sein System zu dieser aufzublähen, die Wirklichkeit im Denken zu fixiren gesucht, so war jene äußerste Fraction, nachdem sie sich erst seine Methode angeeignet hatte, weniger befangen: in ihnen, die eben nur die Form, die Methode hatten, war kein Widerstand mehr vorhanden, die Consequenzen in ihrer Nacktheit hinzustellen, wovon das bessere Gefühl sich abwendet. Ihre Wissenschaft nicht mehr aufblähend zur Wirklichkeit,

ſondern dieſe unter jene herabziehend, das nur für wirklich haltend was ſie methodiſch denken und was niemals die Wirklichkeit ſein kann — ſo bleibt ihnen kein anderer Ausweg offen als alles Beſtehende zu negiren, mit der Geſchichte, mit dem Staate, mit der Kirche und mit Gott den Krieg zu beginnen: ihre Wirklichkeit iſt die Identität von Sein und Nichtſein, der Tod alles Lebendigen: alles das da beſteht muß erſt zu dieſer Identität werden, alles Lebendige muß alſo erſt verfaulen, damit eine Wirklichkeit daraus hervorſprieße, die ihrem Denken entſpricht. Die Conſequenz darin iſt nicht abzuläugnen; jene Conſequenz, die Kant nöthigte durch die praktiſche Vernunft den Weg von der bloßen Vernunft zu Gott und zur Wirklichkeit zu ſuchen, die ebenſo jeden unbefangenen ſelbſtthätigen Hegelianer zweifeln laſſen ſollte, ob er denn wirklich das Abſolute erfaßt habe, ob denn das ungeheure Kämpfen der Geſchichte, alle die Entwickelung durch die Jahrtauſende nichts zu bedeuten habe als eine Frucht zu reifen, die wieder verfaulen müſſe; eine Conſequenz, die eben den Denker, welcher nicht Hochmuth für Wiſſen hält, auf den ſchlichten Gedanken führen müßte, daß auch er ſich irren könne, daß der menſchlichen Vernunft nicht die „Unfehlbarkeit“ gegeben ſei, daß ſich vielleicht noch ein Ausweg aus dieſem Irrgange, aus dieſer Verzweiflung finde. Welchen aber jene

Lehre bloß äußerlich angeformt iſt, die ſind natürlich zu befangen, zu gefeſſelt darin, um aus ihr heraustreten und ihre Gränzen erkennen zu können. Dieß war Schelling vorbehalten, der, weil er die Identitätsphiloſophie zu begründen, auch am erſten alle ihre Conſequenzen und damit ihre Gränzen zu überſchauen vermochte. Er ſuchte in der That den Ausgang, die Befreiung der Wiſſenſchaft und des Bewußtſeins von dieſen Conſequenzen, und in demſelben Maße wie ihm dieß gelang und er die Bahn zur poſitiven Philoſophie ebnete, erkannte er jene als die negative, begriff er ſie in ihrer Wahrheit, und zwar ſo, daß beide ſich ergänzen zu einem erweiterten großartigen philoſophiſchen Aufbau, worin die wiſſenſchaftliche Verſöhnung von Wiſſen und Glauben, Vernunft und Offenbarung gefeiert wird — das große Problem, das eben doch nur wieder zu löſen war durch die Ausbildung der Identitätsphiloſophie, die alſo fort und fort, wenn auch begränzt und auf ihre Schranken zurückgeführt, die größte Bedeutung behauptet. Während nun ſo die Philoſophie in eine neue Bahn einging und der im Chriſtenthum geoffenbarten Wahrheit gerade auf ihrer Höhe einen neuen Sieg bereitete, wie die Wahrheit denn immer im Laufe der geiſtigen Entwickelung auf einem niedern Stadium angegriffen wird, um auf einem höhern in ſiegreicher Glorie wieder zu erſcheinen und alsdann in unſerm

Bewußtsein immer reiner, geistiger und freier gefaßt zu werden; — während sie das Christenthum selbst vor den Forschungen über den Ursprung der Evangelien als in seinem Wesen unabhängig davon wissenschaftlich rettete und dadurch vielleicht den Weg zur Wiederversöhnung der zerrissenen Kirche mit anbahnen half; — während die Philosophie also einen hohen Flug über die Häupter der in der negativen Lehre Steckenden hinwegnahm, blieben diese, nur sich und ihren Anhang kennend, auf dem alten Standpunkte, auf den eingebildeten Höhen des freien Geistes, von welchen sie erst hinabgeschleudert wurden, als derselbe Mann, der ihnen einst die Wege gebahnt und dessen neue Wege sie nicht kennen konnten, nach reifer Bebauung seiner neuen Forschungen endlich den Zeitpunkt gekommen glaubte, jenen mehr und mehr unheilvoll um sich greifenden Geist der Verneinung durch eine größere That denn je vorher zu bekämpfen. Denn gerade diese durch die Entwickelung der Wissenschaft selber Zurückgelassenen, diese von der negirenden Einseitigkeit Besessenen tragen den ganzen an der negativen Philosophie mitentwickelten Krankheitsstoff in sich, sie verunreinigen die Lüfte, sie hauchen, jene Consequenzen als neues Evangelium verkündend, den Giftqualm der Verderbniß über die unbewaffneten Gemüther aus, sie fressen sich wie Rost ein in Staat und Kirche, wie bren-

nende Fäulniß in ſonſt geſundes Fleiſch. Aber geiſtig iſt ihre Wirkſamkeit, und daher bewältigt man ſie nur durch den Geiſt und nicht durch elende Verbote gegen Schriften und Bücher: Verbote und Verfolgungen ſind Oel ins Feuer, ſie adeln die Verblendung, ſie erwecken die Sympathie in allen Herzen, ſie ſchleudern den Zunder mitten in den Brennſtoff, ſie zwingen alle Freiheitsliebenden ſich zu ſchaaren gegen die Gewalt.

Wenn die Hegelingen auch viel unterwühlen und verderben, weniger durch ihre Perſönlichkeit als wegen ihrer Ameiſengeſchäftigkeit, ihres Formelweſens, ihres Einwirkens auf Verflachung und Vergiftung der Gemüther, ſo haben ſie doch eine wiſſenſchaftliche Berechtigung, ſie haben die Conſequenzen eines philoſophiſchen Syſtems für ſich; auch verhehlen ſie es nicht, daß der Kern ihres Wiſſens nur in einem Boden aufkeimen könne, der durch die Fäulniß des Beſtehenden gedüngt wird. Es iſt nicht ſchwierig, ihre ganze Erſcheinung wenigſtens vorübergehend als nothwendige Conſequenz früherer Erſcheinungen zu erweiſen. Anders verhält es ſich mit einer Secte, die in Oberdeutſchland und der Schweiz niſtet und erſt jetzt in Niederdeutſchland, wo die Hegelei grünt, anfängt bekannt zu werden. Sie beruht auf einer politiſch-religiöſen Schwärmerei und nicht auf der

„runden" Idee, ſie zeigt den katholiſchen Trieb zu organiſiren und ihren Eingeweihten fehlt nicht ein eigner Meſſias. Ihre Bekenner ſind wie durch Zufall zuſammengewürfelt, ſie haben kein wiſſenſchaftliches Syſtem, ſie tragen den Namen keiner Schule, ſie ſind nur gemeinſam durchdrungen von dem Unbefriedigenden unſerer politiſchen und kirchlichen Zuſtände, und kommen auch in der hoffnungsreichen Erwartung überein. Eine Secte alſo, die aus der Krankheit unſerer Zuſtände unmittelbar hervorgegangen iſt; St. Simoniſten mit deutſchem Zuſchnitte; Deutſche, die mit überſpannten Begriffen von der Herrlichkeit der großen Nation nach Frankreich gingen und hier bitter enttäuſcht Haß faßten gegen dieß Volk, die jetzt ſich umtreiben mit einer neuen Art religiöſer Deutſchthümelei. Die Sectirer weben ſich eine trügeriſche Zukunft aus Hoffnungen und Träumen. Eine Schrift über Deutſchlands Beruf, von den Eingeweihten als neues Evangelium verehrt, ſucht ſie auch wiſſenſchaftlich zu begründen. Der Verfaſſer nennt die Schrift die Geiſtesthat eines Staatsmannes; ein gefälliges Gewand, blühender Styl, eine weichherzige Schwärmerei und deutſchthümelnde Wärme zeichnen ſie aus. Man weiß kaum, ſoll man die Illuſionen, worin ſie befangen, ſoll man den Glauben an die Nähe einer großen Zukunft für Deutſchland mit einem neuen Vermittler für auf-

richtig halten, oder ſoll man die Schrift ein Machwerk der raffinirteſten Art nennen, ganz berechnet um argloſe Gemüther zu umſtricken. Ihre religiöſe Färbung, ihr Wortſchwall kann das Zielen auf äußere Zwecke nicht verbergen; ihre Sprache erhebt ſich jetzt in einem Prophetenton, den bibliſchen nachahmend, und fällt dann plötzlich wieder ins Barocke zurück. In ſeltſamem Gemiſch iſt ſie philoſophiſch, hiſtoriſch, religiös, und greift ihre Argumente aus jedem Gebiete; aber in Wahrheit iſt das Geſchichtliche darin Schöngeiſterei, und das Philoſophiſche Phantaſterei. Sie will den Geiſt der Natur, die ſittliche Welt der natürlichen unterordnen, welche doch keine freie iſt; ſie will eine natürliche Ordnung der Dinge mit Geſchloſſenheit, Abſtufungen und Kaſten, worin ſich der Pöbel ſeiner Pöbelnatur, wie der Adel ſeiner adeligen bewußt ſein ſoll; ſie ſetzt nicht die Aufgabe des Menſchen in die Beherrſchung der Natur durch den Geiſt, nicht in die Befreiung ſeines Bewußtſeins; ſie will die Menſchheit in die Natürlichkeit zurückführen, aus der ſie herausgetreten iſt, als ſie den erſten Schritt zur Freiheit machte. Aber die Menſchheit, urſprünglich aus Gott und in natürlicher Einheit mit Gott lebend, kann auf ihrem großen langen Entwickelungsgange nimmermehr in die Natürlichkeit zurückgelangen, ſondern nur in die Freiheit, wo ihr Gottleben nicht mehr

ein natürliches, sondern ein freies, geistbewußtes ist. Die Anhänger dieser Secte nun werfen sich mit Energie auf die nationalen Bestrebungen und nehmen diese gleichsam als ihr Eigenthum in Anspruch. Wie die Hegelingen die Errungenschaft des Geistes, so haben sie stets Religion, Volkthum und Nationalinteressen im Munde, und durch ihre Uebertreibungen, durch persönliche Lächerlichkeit oder noch Schlimmeres, durch leeres Gerede über des deutschen Volkes Mission, werfen sie auf alles was damit zusammenhängt den Schein des Lächerlichen oder Abenteuerlichen, und scheuchen die Theilnahme der Unbefangenen zurück. Wenn auch weder aus der Philosophie noch vom Lehrstuhle verschlagen, wo sie niemals gehaust haben, so streben sie doch ebenfalls äußerst geschäftig nach Einfluß, namentlich in der politischen Presse, wozu sie kein Mittel, nicht Intriguen, ja nicht Drohungen und Schimpfreden unversucht lassen. Gewiß, wenn solche Menschen sich der Tagspresse mehr zu bemeistern, sich mehr Bedeutung zu erzwingen wüßten, so müßten sie bald die besten Bestrebungen durch Uebertreibungen, Schwärmerei und Deutschthümelei in Mißachtung bringen und überhaupt durch Ablenkung vom richtigen Wege den Sieg der guten Sache verschieben; denn was wir auch in mancher Hinsicht vor andern Völkern voraus haben, mit unserer politischen Entwickelung ist es

übel beſtellt, alle die Bedingungen eines großen Volks- und Staatsweſens, ſowohl was Recht, Verfaſſung und Geſetzgebung als was Verwaltung, Handel und Schifffahrt betrifft, ſehen wir noch unerfüllt, und dieſe ins Leben zu rufen, das thut am meiſten noth.

Es iſt wahrlich Zeit, daß gegen diejenigen Richtungen, welche aus der negativen Lehre oder aus unklaren Empfindungen heraus unſere Zuſtände verbeſſern wollen und die ungemein geſchäftig und befliſſen ſind, Einfluß auf das Volk und in der periodiſchen Preſſe das Uebergewicht über die beſſern Beſtrebungen zu gewinnen, ſich die beſonnenen Männer des Vaterlandes, welche durch Zurückhaltung und Vereinzelung ihre Wirkſamkeit ſchwächen, zuſammenthun, daß ſie aus der Stille des Gemachs auch auf den Marktplatz hervortreten, um unmittelbar mit dem Volke zu verkehren, den Irrungen einen Zügel anzulegen und der lebendigen Fortbildung, den wahren Intereſſen unſeres Volkes eine Stütze zu ſein, damit keine Reaction, die im Schafpelze ſchon des Augenblicks harrt, wo ſie herfallen könne über die gute Sache, von Neuem Vorwand hierzu erhalte. Im Namen dieſer guten Sache muß man dazu auffordern, im Namen der heiligſten Intereſſen unſerer Nation. Wenn es zu ſprechen gilt, dann hat Niemand ein

Recht zu ſchweigen. Wie handelten in allen großen Epochen der Geſchichte die Männer, auf deren Schultern ſich jetzt ſo manche Zwerge Rieſen dünken? Sie traten aus dem Dunkel ihrer Zelle heraus und griffen thatkräftig ein in das öffentliche Leben. Wer bleibt daheim, wenn die Feuerzeichen rufen und die Flamme gen Himmel ſchlägt? Wer wartet zu, bis das Feuer die eigene Clauſe zu erreichen droht? Aber dieſer Brand iſt nur mit Feuer zu löſchen, das auch die Herzen entzündet und deſſen Licht die Welt erhellt; nicht mit den Löſchanſtalten der Polizei, welche das Feuer des Geiſtes mittödten, daß die Ruhe des Kirchhofes und das Eis des Todes ſich über das Land lagern. Wir haben Gottlob ein Gemeingut, das uns für vieles uns Mangelnde tröſten mag und daher nie wieder in Frage geſtellt werden ſollte, das Endergebniß Jahrhunderte langer Kämpfe der geiſtlichen mit der weltlichen Macht, zur Verbeſſerung der Reichsverfaſſung, des Staats, der Kirche — die freie wiſſenſchaftliche Forſchung, die uns allen gleich heilig ſein ſollte als die höchſte Errungenſchaft deutſcher Bildung. Ihre Bekämpfer ſind Feinde deutſcher Entwickelung, und gegen ſie ſollen wir wie Ein Mann ſtehen; denn was vor der freien Forſchung nicht beſteht, das verdient den Untergang. Ihr Feind iſt der älteſte und ſtete Bundesgenoſſe aller ſchlechten Beſtrebungen,

alles destructiven Wirkens. Sie bekämpfen, heißt einen Selbstmord begehen, einen Verrath an dem Kerne deutscher Entwickelung. Sie hat uns die Glaubensfrische, den Muth, die Hoffnung erhalten, dem deutschen Staate die organische Grundlage; sie hat unsere Zustände vor dem Krebsanfraße der Starrheit wie vor der Verflüchtigung bewahrt; sie hat das deutsche Volksbewußtsein verstärkt, geläutert und erhoben. Sie macht es möglich, daß die Kämpfe des Geistes können durchgefochten werden, ohne den ganzen sittlichen Zustand des Volkes mit zu ergreifen, zu unterwühlen und in seinen Grundvesten zu erschüttern, und auf der Höhe erhalten werden, wo sie allein und ohne destructive Experimente auf den einzelnen Stadien der Erkenntniß, zu großen Ergebnissen führen können; daß selbst alle Consequenzen der negativen Lehre können durchgefochten werden, ohne ihr materielles Gewicht durch die Macht des Martyrthums zu verstärken gegen den Fortschritt der Philosophie selbst, gegen ihre Siege über den lügnerischen Geist, der seine getrennten Bahnen wandeln will. Sie ist das deutsche Palladium, um welches alle geschaart stehen müssen, die Deutschlands Größe und Entwickelung wollen, welches unser Volk jugendfrisch unter den übrigen erhalten und es durch Befreiung seines Bewußtseins stählen wird zu allen Kämpfen der Zukunft, denn in ihr ruht der

Völker gröſste und dauerndſte Kraft, in der freien Entwickelung. Um aber dieß Palladium vor Sturm und Unwetter, vor Willkür und jeglicher Gewalt zu ſchirmen, muß es mit Flammenſchrift in das Herz unſers Volkes, mit Thatkraft in lebendige Bildungen und Einrichtungen des Vaterlandes gegoſſen werden. Dieß zu erreichen, iſt die höchſte Aufgabe. Seit der Sturmes- und Drangesperiode der deutſchen Natur- und Originalgenies, welche der franzöſiſchen Revolution vorausgehend uns eine reiche Literatur, ein geiſtiges Band der Einheit und Nationalität ſchuf, ſind eine ungeheure Menge von Ideen unter das Volk gebracht und Gemeingut geworden; unſere ſtaatlichen Zuſtände aber ſtehen im Ganzen noch da, wo die Heroen unſerer Literatur ſie verlaſſen haben, jene Ideen harren noch der Verwirklichung. Zu dieſem Schritte iſt es Zeit, Beweis ſelbſt die Unfruchtbarkeit unſerer neuern Literatur an ſchönern Blüthen, die des jungen Deutſchlands iſt im Ganzen nur ein breiter Abdruck der von Wieland angeregten Naturdichtung, eine einſeitigere Hingebung an die Emancipation des Fleiſches, wie gegenüber das junge philoſophiſche Deutſchland ſich einſeitiger an die Verflüchtigung der Idee gegeben hat; ſelbſt Goethe, der am höchſten an der Scheidewand ſteht, der in ächt claſſiſcher Anſchauung das alte Regime für Deutſchland in unerreichter Vollendung abſchloß,

kann in ſeinem größten, die deutſche Entwickelung abſpiegelnden Dichtwerke über jenen Zuſtand nicht hinaus, weil die Wirklichkeit hier ſeiner Anſchauung noch nichts bot. Erſt in Schelling erſteht der Philoſophie eine neue poſitive That, indem er an der Hand der Idee und der Forſchung den großen Sprung wagt über die ungeheure Kluft, aus dem Gebiete der reinen Idee in das der Wirklichkeit. Ein bedeutungsvoller Vorgang, der die Hoffnung, aber auch die Mahnung enthält, daß wir nicht mehr bloß zur negativen Kritik, ſondern auch zum poſitiven Schaffen, zur politiſchen That in uns Muth und Kraft ſchöpfen. Daß denn die Ideen unſeres Volkes nicht an Triebkraft verlieren, nicht an Begeiſterung erkühlen mögen, ehe ſie zu Thaten gereift ſind, daß der Thaten zündende Funke in ſie fallen möge, ſo lange ſie noch in Vollkraft unſere Bruſt erheben! Dazu mitzuwirken habe ich mich berufen gefühlt, die organiſche Fortbildung des Zollvereins zu dem Gegenſtande einer Schrift zu machen. In dem Zollverbande ſehe ich ein Gebiet eröffnet für gemeinſames Handeln, eine Bahn ſich aufthun zur Erringung eines großen deutſchen Volksweſens: die Erfahrungen unſerer jüngſten Geſchichte lehren, daß die Zeit gekommen, wo nur noch ein das Geſammtvaterland umfaſſendes Streben fruchtbar iſt, auf jedem andern aber der Fluch des Mißlingens ruht. Und ein ſolches

Streben auf dem Gebiete des Zollvereins fruchtbar zu machen, zu ſeiner Kenntniß wie zu ſeiner Fortbildung beizutragen, dazu ſoll die vorliegende Schrift dienen.

Hattingen an der Ruhr, am zweiten Oſtertage 1842.

Im Verlage der Unterzeichneten sind ferner erschienen:

**Höfken, Gustav, Erweiterung des deutschen Handels und Einflusses** durch Gesellschaften, Verträge und Ansiedelung. Mit besonderer Beziehung auf die Errichtung einer süddeutschen Handels- und Colonisations-Gesellschaft. 8. br. Preis 30 kr. oder 9 gr.

**List, Dr. Friedrich, das nationale System der politischen Oekonomie.** Erster Band. Der internationale Handel, die Handelspolitik und der deutsche Zollverein. Zweite ganz unveränderte Auflage. gr. 8. brosch. Preis 3 fl. 30 kr. oder 2 Rthlr.

Daß die bedeutende Auflage dieses Werkes sich in so kurzer Zeit vergriffen hat, ist eine in diesem Fache der deutschen Litteratur ganz neue und sehr erfreuliche Erscheinung. Sie zeugt nicht bloß von dem bedeutenden Werth der Schrift, sondern auch von der großen Empfänglichkeit des deutschen Publicums für eine Lehre, von deren richtiger Anwendung Deutschland seine künftige Einheit, Größe und Wohlfahrt zu hoffen hat. Sie beweist, daß, wie der Hr. Verfasser in seiner Vorrede verlangt, in Deutschland die Theorie der politischen Oekonomie im Begriff steht aus den Studirstuben der Gelehrten, von den Kathedern der Professoren, aus den Cabinetten der hohen Staatsbeamten in die Comptoire der Fabricanten, der Großhändler, der Schiffsrheder, der Capitalisten und Bankiers, in die Bureaux aller öffentlichen Beamten und Sachwalter und in die Wohnungen der Gutsbesitzer herabzusteigen, mit Einem Wort, Gemeingut aller Gebildeten in der Nation zu werden.

## Inhaltsanzeige.


**Vorrede. Einleitung. Erstes Buch. Geschichte.** Die Italiener. — Die Hansen. — Die Niederländer. — Die Engländer. — Die Spanier und Portugiesen. — Die Franzosen. — Die Deutschen. — Die Russen. — Die Nordamerikaner. — Die Lehren der Geschichte überhaupt.

**Zweites Buch. Theorie.** Die politische und die kosmopolitische Oekonomie. — Die Theorie der Werthe und die Theorie der productiven Kräfte. — Die nationale Theilung der Geschäftsoperationen und die Conföderation der Nationalproductivkräfte. — Die Privatökonomie und die Nationalökonomie. — Nationalität und die Oekonomie der Nation. — Volks- und Staatswirthschaft, politische und Nationalökonomie. — Die Manufacturkraft und die persönlichen socialen und politischen Productivkräfte. — Die Manufacturkraft und die natürlichen Productivkräfte. — Die Manufacturkraft und die Instrumentalkräfte (materiellen Capitale). — Die Manufacturkraft und das Agriculturinteresse. — Die Manufacturkraft und der Handel. — Die Manufacturkraft und die Schifffahrt, die Seemacht und die Colonisation. — Die Manufacturkraft und die Circulationsinstrumente. — Die Manufacturkraft und das Princip der Stätigkeit. — Die Manufacturkraft und die Reizmittel zur Production und Consumtion. — Die Douane als Hauptmittel zu Pflanzung und Beschützung der Manufacturkraft. — Die Douane und die herrschende Schule.

Drittes Buch. Die Systeme. Die italienischen Nationalökonomen. — Das Industriesystem (von der Schule fälschlich Mercantilsystem genannt). — Das physiokratische oder Agriculturssystem. — Das Tauschwerthssystem (von der Schule fälschlich Industriesystem genannt). — Adam Smith. — J. B. Say und seine Schule.

Viertes Buch. Die Politik. Die Insularsuprematie und die Continentalmächte. — Nordamerika und Frankreich. — Die deutsche Handelsunion. — Die Continentalpolitik überhaupt. — Die Oekonomie der deutschen Nation insbesondere. — Nachtrag.

**List, Dr. Friedrich, das deutsche Eisenbahnsystem** als Mittel zur Vervollkommnung der deutschen Industrie, des deutschen Zollvereins und des deutschen Nationalverbandes überhaupt. Mit besonderer Rücksicht auf würtembergische Eisenbahnen. 8. Preis 18 kr. oder 4 gr.

Stuttgart und Tübingen.

**J. G. Cotta'scher Verlag.**

# Erſtes Capitel.

## Einführung in das Bedürfniß einer kräftigen Organiſation des Zollvereins.

Ueber den Beſtand und die Zukunft des deutſchen Zollvereins trennen ſich die Meinungen. Im Inlande ſetzen ohne Zweifel die Meiſten ihr volles Vertrauen und große vaterländiſche Hoffnungen auf ihn, ſie ſehen in ihm die Bedingung einer ſich allmählich feſtgeſtaltenden nationalen Handelspolitik und ſtärker gemeinſamer Intereſſen, das Band unſerer Einheit, das Mittel zu nachhaltiger Blüthe von Gewerbfleiß und Handel, zu Reichthum, Macht, Größe und Ehre, den Weg, auf dem wir zu einer tief durchgebildeten, den deutſchen Volkskern zur allſeitigen Entfaltung führenden Nationalität gelangen werden. Ihnen erſcheint als vorzüglichſte Hemmniß zur Erreichung des erwünſchten Zieles nur noch die leidige Abſonderung der Staaten am deutſchen Meere; doch könne, meinen ſie, ſolch unnatürlicher Zuſtand nicht lange fortdauern, dieſe Staaten müßten etwas früher oder ſpäter beitreten; und dann nach Erreichung der Nordſee und der ſelbſtändigen Weltmärkte würden alle im Zollvereine ſchlummernden Keime der Größe und Macht ſich wie von ſelbſt naturgemäß reich und herrlich entfalten.

Nur Wenige ſchauen weiter und erkennen, daß die Schwierigkeiten, welche ſich der nationalen Entwickelung des Vereines entgegenſtellen, tiefer liegen: ſie ſehen im Innern wie von außen Triebfedern gegen ihn in Thätig-

keit, welche jene Hemmniß nur als Wirkung nicht als Urſache betrachten laſſen, und die alſo fortwähren, wenn eine einzelne ihrer Wirkungen auch aufhört. Durchdrungen zwar von den Nachtheilen, welche die abgeſonderte Haltung Hannovers, Mecklenburgs und der Hanſeſtädte Deutſchlands Geſammtintereſſen zufügt, wiſſen ſie doch, daß bei Willensernſte deren Beitritt durch einfache und übrigens vortheilhafte Maßregeln leicht herbeizuführen wäre, daß ferner dieſe norddeutſchen Staaten, namentlich die Hanſeſtädte, einmal dem Handelsbunde angehörig, gerade deſſen eifrigſte, erleuchtetſte und das Geſammtwohl förderndſte Mitglieder werden würden. Die Gefahr liegt in ihren Augen lediglich im Mangel einer kräftigen Organiſation: die wahren Gegner des deutſchen Zollvereins ſind die Feinde ſeiner nationalen Entwickelung, alle diejenigen welche, ſei's aus Furcht, aus Selbſtſucht, aus Schlaffheit oder Blödſinn, ihn zu nichts als einer äußerlichen Uebereinkunft mehrer Staaten behufs eines äußerlichen Zweckes kommen laſſen wollen und darum befliſſen ſind ſeine edlern Keime von vornherein abzudörren, welche vor der Kraft jeder höhern, das ganze deutſche Volk umfaſſenden Bildung erbebend, in dem einen oder andern vermeintlichen Intereſſe nichts eifriger zu thun wiſſen, als dieſe in allen Wegen zu hindern und ihr friſches Gedeihen durch Entziehen von Licht und Freiheit zurückzuhalten.

Im Auslande iſt, abgeſehen von einzelnen Stimmen, die Mißgunſt eben ſo groß als allgemein. Welcher auch noch ſo ruhige Deutſche hat ohne Unwillen und den Zorn der Vaterlandsliebe alle die Reden leſen können, welche ſeit Jahren im franzöſiſchen und engliſchen Parlamente gegen den Zollverband, beſonders gegen Preußen, gehalten worden? Indem ſie ihre Regierungen mit Anklagen überhäufen, daß ſie das Zuſtandekommen des neuen deutſchen

Handelsvereines nicht zu verhindern gewußt, wie wenn sie die Erinnerung vor der Macht der alten Hansa noch mitunter überschleiche, suchen sie unter uns Verdächtigung und Zwietracht anzufachen. In einem Athemzuge beschuldigt man Preußen des Ehrgeizes und steht man nicht an es dem deutschen Volke selbst zu verübeln, daß es seinen Sinn jetzt auch auf Höheres richten und wetteifernd in die großen Handelsbahnen eintreten wolle, daß es allgemein den Wunsch hege seine Küsten und Häfen endlich im eigenen Interesse zu benutzen und sich unter Entfaltung einer Bundesflagge eine blühende Handels = und Kriegsmarine zu erringen. Wie wenn die Franzosen und Engländer das Vorrecht hätten, ehrgeizig und unternehmend sein zu dürfen, und als begehe Deutschland ein Verbrechen, wo es nach ihrem Vorgange sich dem Zustande der Zersplitterung seiner Interessen, dem Grunde seiner frühern Schwäche, zu entwinden versuchte! Hat denn Frankreich nicht auch gewiß zu seiner Wohlfahrt, seine ehemaligen Provincialdnanen aufgehoben und sich ein einiges Schutz- und Handelssystem aufgerichtet, das es jetzt schon für stark genug hält über die Nordküste Afrika's und seine Nachbarstaaten auszubreiten? Hat die Vereinigung der drei brittischen Königreiche unter ein Zollgesetz nicht die brittische Macht zu einer erstaunlichen Höhe emporgehoben und ist hierin der Welt nicht ein großes Beispiel von den unermeßlichen Wirkungen der Handelsfreiheit zwischen vereinigten Völkern aufgestellt worden? Aber wir sind doch nur ein Volk, das sich unter ein Handelsgesetz zu einen strebt, um hierdurch sein Selbstgefühl aus dem Gebiete der Hoffnung und Phantasie in das der wirklichen Interessen zu versetzen und die feste Grundlage zu einer kräftigen nationalen Entwicklung zu erlangen.

Was sich der deutsche Zollverein von Rußland zu

verſehen habe, erhellt zur Genüge aus der Schrift des Pentarchiſten und aus den ruſſiſchen Gränzmaßregeln. Er durchkreuzt die ehrſüchtige Abſicht, das Protectorat über Mitteleuropa zu gewinnen, d. h. hoheitlichen Einfluß über die deutſchen Staaten zweiter und unterer Linie auszuüben; denn er verbindet Süd-, Mittel- und Norddeutſchland, er zielt dahin die Intereſſen aller deutſchen Staaten auf das innigſte zu verſchmelzen, mit der Zeit auch die beiden deutſchen Großmächte feſt und feſter zu verknüpfen und dem deutſchen Volkthume zu dem Bewußtſein ſeiner Kraft und Größe in der poſitiven Einigung zu verhelfen. Rußland hat leider durch Polen eine ſtarke militäriſche Stellung gegen das Herz und den Weſten Europa's erlangt („von unermeßlichem Werthe," ſagt Graf Pozzo di Borgo mit Recht dem Zar Alexander, „wenn Uneinigkeit in Deutſchland ausbreche") — eine Stellung, die es ſeit zehn Jahren durch alle Mittel noch künſtlich befeſtigt und verſtärkt: von dieſem großen zwiſchen Preußen und Oeſterreich vorgeſchobenen Bollwerke aus in der Mitte ſeiner langen weſtlichen wohlgeſicherten Fronte konnte es daran denken mit Hülfe der mittlern deutſchen Staaten den Riegel durch Deutſchland vorwärts zu treiben und mit ſeiner Herrſchaft gegen den Weſten vorzurücken. Doch der Zollverein bei lebendigem Wachsthum iſt ein Gegenriegel, mächtiger als ruſſiſche Kunſt, Schlauheit, vollgefüllte Zeughäuſer, ja als ſeine Millionen Bajonnette. Darf man ſich wundern, daß der — Nachbar in ſeinem Unmuthe an den Gränzen ſperrt, in unſern offenen Landen aber alle die verſtohlenen Künſte der Einſchüchterung, Verdächtigung und Hetzerei treibt, die er ſchon lange und gegen edle Völker eingeübt und über zehnmal raffinirt hat?

Scheinbar erweiſen noch franzöſiſche Schriftſteller dem Zollvereine die meiſte Anerkennung. Es gibt deren die

mit Enthuſiasmus von ihm ſprechen, die ſeine Grundlage und Bedeutung, wie ſie dieſelben verſtehen, nicht genug zu preiſen, ſeine Nachahmung ihren Landsleuten nicht eifrig genug zu empfehlen wiſſen. Sieht man aber näher auf ihre Beweggründe, ſo findet man hinter ſolchem Preiſe und Enthuſiasmus nur geheime Gedanken franzöſiſcher Größe. Ich will das nicht eben tadeln; es iſt ja eine der rühmlichſten Eigenſchaften der Franzoſen, daß ſie alles Neue, jede Idee, jede Kenntniß, jedes Verhältniß ſogleich unmittelbar auf ihr Vaterland beziehen und einer Sache um ſo höhere Theilnahme ſchenken, je mehr ſie glauben dadurch Frankreichs Wohlfahrt, Einfluß, Macht und Ehre fördern zu können. Allein wir ſollen deßhalb ihre irrige Anſicht nicht ignoriren. Ueber den eigentlichen Grund unſeres Bundes, die Nationalität, die eigenthümlichen deutſchen Verhältniſſe, das dringendſte Bedürfniß für Deutſchland endlich auch ein die Möglichkeit ſeines Nationalaufſchwungs bedingendes Handelsſyſtem aufzuſtellen — über das alles als ihnen für ihre Schlüſſe unbequem oder untauglich weghüpfend, ſehen ſie nur die äußere Erſcheinung, die äußeren Vortheile: ſouveräne Staaten (aber es ſind doch alle deutſche durch Abſtammung, Literatur, Geſchichte, ſogar durch ein höchſtes Bundesgeſetz innig zu einander gehörige Staaten) ſchließen einen Handelsverein, erſparen dadurch ausgedehnte Zollinien *)

*) Freilich haben wir wegen unſerer vielverſchlungenen ſtaatlichen Gränzen bereits ein ganzes Heer von Gränzwächtern erſpart und dadurch allein einen außerordentlichen dauernden Vortheil ſowohl an Werthen als an productiven Kräften gewonnen. Wenn der Zollverein ſich im Norden abrundet, d. h. die Nordſeeküſte, die holländiſche mitgerechnet, erreicht, ſo wird Deutſchland dann mehr an ſeinen Zollinien abgekürzt haben, als das ganze übrige Europa an Gränzbewachung

und beweiſen bereits durch das lebhafte Aufblühen von Gewerbfleiß und Verkehr in ihrem Innern die glücklichen Wirkungen einer ſolchen Union. Warum ſollte nun nicht Frankreich dem Beiſpiele folgen und ſich auch mit benachbarten ihm wohlgelegenen Staaten unter einem Mauthſyſtem vereinen? Der Gedanke iſt nicht eben neu, er regte ſich ſchon gewaltſam in der Continentalſperre; der deutſche Zollverein hat ihn nur wieder lebhaft aufgeweckt — unſere Handelseinigung ſoll dem franzöſiſchen Ehrgeize zum Vorwande dienen. Denn gerade was ſie in dieſer ſehen, könnten ſie eben gut in der Aufhebung ihrer eigenen Provincialduanen finden und dieſelben Schlüſſe daraus ziehen. Wir ſtreben lediglich die innern Zollſchranken wegzuräumen, weil wir dadurch allein wie die übrigen europäiſchen Nationen und die freien Staaten Amerika's zu einem ordentlichen Handelsſyſteme kommen können; und während wir unter ungünſtigen Umſtänden mit unſäglichen Schwierigkeiten kämpfen müſſen, weit entfernt auch nur das nächſte äußere Ziel erreicht zu haben, während der deutſche Handelsverein, an Bevölkerung noch neun Millionen weniger zählend als Frankreich, durch ſchwache zweifelhafte Bande zuſammengehalten wird, mehr noch auf Idee und Hoffnung als in der Wirklichkeit beruhend, überhaupt noch bewährter Stützen und Garantien ſeines Beſtehens, einer einigen Politik, Verwaltung, Schifffahrtsgeſetzgebung, Beſteurung, einer gemeinſamen Flagge, Marine, eigener Colonien und aller der großen

---

erſparen würde, wenn es ſich unter ein Mauthſyſtem ſtellen wollte: unſer Gewinn wird dann ungefähr die Koſten und Kräfte unſerer ganzen bewaffneten Macht aufwiegen. Dahingegen hat z. B. die Zollvereinigung von Irland mit Großbritannien dem engliſchen Schatze keines Gränzwächters Beſoldung erſpart.

Hebel commerciellen Aufschwunges ermangelt; lehnen jene sich frei an die Meere, benützen sie ungehindert und ohne Furcht innerer Zerwürfniß alle Hülfsquellen einer sichern Nationaleinigung für den innern wie für den überseeischen Verkehr, gebieten sie über alle die Macht, welche ein großes Volk aus dem Zusammenwirken seiner schaffenden Kräfte schöpfen kann, ist ihre vollständige Handelsfreiheit im Innern auf das engste mit ihrer Gesetzgebung, ihrem Staatshaushalte, mit allen ihren socialen und politischen Zuständen verknüpft, ist ihr in sich selbständiges Handelssystem in ihrem ganzen nationellen Dasein wie unerschütterlich begründet. Welch große Vortheile also haben jene Staaten auf der Bahn äußerer Machtentwicklung vor uns voraus: und schon mißgönnen sie den Deutschen auch nur den Versuch sich durch ein nationales Handelswesen ihrer Zersplitterung und Schwäche zu entwinden!

Die HH. de la Nourais und Bères, sich in französischen Blättern viel mit dem deutschen Zollverein beschäftigend, jüngst auch in der Schrift: „L'association des Douanes Allemandes, son passé, son avenir, Paris 1840," bezeichnen die ganze Art seiner französischen Lobredner. Ihr Standpunkt ist der gewöhnliche Adam Smith'sche oder Say'sche: sie führen ihre Argumente auf die nackten Werthe zurück, welche jene Meister mit gewandter Sophistik in ihrer vielgepriesenen Lehre freilich zu jeder geistigen Potenz, ja zu der höchsten Weltordnung aufzublähen versucht haben. Von diesem atomistischen, der Idee organisch gegliederter Bildungen unzugänglichen Standpunkte aus begreifen sie auch den deutschen Zollverein, ohne mithin dessen höhere nationale Seite, welche gerade das Wesentliche des Bundes, alle Kräfte im deutschen Volkthume, deren Einigung und Zusammenwirken zur Potenzirung des

deutschen Wirkens und Schaffens umspannt, irgendwie in Betracht zu nehmen. Natürlich werden sie daher zu einseitigen Folgerungen geführt, die unterblieben wären, wenn sie nur einigermaßen das Wesen unseres Vereines erfaßt hätten. Sie erkennen dem Zollverbande den größten Einfluß zu, den bloß auf Deutschland beschränken zu wollen dessen Natur und Tragweite vollkommen mißdeuten hieße: durch ihn werde nicht nur die Handelspolitik aller Staatsregierungen eine aufgeklärtere, eine Menge von Handelshindernissen beseitigt werden, sondern es würden auch, was die Hauptsache sei, nach seinem Beispiele andere Duanenbündnisse um den deutschen ins Leben treten zwischen Ländern, die sonst durch gemeinsame Interessen, nachbarliche und sprachliche Beziehungen oder politische Sympathien verbunden wären; auf Frankreich insonders werde er vielleicht, ja wahrscheinlich schon in einer sehr nahen Zukunft diesen Einfluß bemerklich machen und sowohl dessen Handelsverhältnisse und Gesetze modificiren, als auch es zur Nachbildung einer französischen Duanenunion anreizen. — Während die Engländer sich begnügen durch die Brille ihrer Handelspolitik den Zustand und die Einflüsse des Zollvereines zu betrachten und auf dessen Organe und Lenker zu Gunsten des brittischen Handels einzuwirken, treten die Franzosen sogleich mit einem allgemeinen, ganz Europa willkürlich zerschneidenden und wieder zusammenleimenden Zollstaatensystem hervor, bei dessen Durchführung sie, wie zu erwarten steht, am besten, die Deutschen am übelsten wegkommen: nicht einmal lassen sie die eine deutsche Nation im Handel als ein Ganzes zusammenstehen, die dünkt ihnen dann gar zu mächtig, und trennen das Gebiet des größten deutschen Stromes unter Oesterreich als eine besondere

Confoderation von den übrigen deutſchen Landen ab; Frankreichs Zollgränzen rücken ſie weit gegen Oſten und Süden vor; aus dem übrigen Italien bilden ſie noch einen, aus Spanien und Portugal einen andern Mauthkörper. Solche Ideen gähren ſchon ſeit einigen Jahren in franzöſiſchen Köpfen; man hätte ſie für unſchuldige Träume halten mögen, wenn ſie nicht in der jüngſten Zeit, früher als man erwarten konnte, eine praktiſche Bedeutung erlangt hätten, inſofern ſie bereits Verwirklichung zunächſt in Belgien ſuchen, auf dem ihnen noch günſtigſten Boden: ſelbſt gemäßigte franzöſiſche Blätter, Hof- und Regierungszeitungen behandeln den Gegenſtand ernſthaft, und auch in Belgien haben ſich Symptome zu Gunſten des Mauthanſchluſſes an Frankreich kundgethan. Deutſchland würde ſich ſelbſt verwunden, wollte es dieſe Angelegenheit nach frühern Vorgängen geringfügig behandeln, ſie geht es zu allermeiſt an — hat es doch überhaupt in Belgien viel Verſäumtes nachzuholen.

Der ganze zum Theil noch zurückgehaltene Gedanke Frankreichs iſt offenbar folgender: es ſucht einen Handels- und Mauthverein nacheinander mit Belgien, Holland, der Schweiz, Savoyen und Piemont aufzurichten; dadurch gewinnt es dauernden Einfluß in dieſen Ländern, die Herrſchaft des Rheins von ſeinem Urſprunge bis zu ſeinen zahlreichen Mündungsarmen, öffnet es ſich alle Zugänge nach Deutſchland und Italien; in weiterer Ferne liegt dann noch der Plan einer nähern Handelsverbindung mit Italien und der pyrenäiſchen Halbinſel, ſo daß damit unter der glücklich erfundenen Maske einer großen weſteuropäiſchen Mauthunion die geſammte romaniſche Welt dem galliſchen Protectorate unterworfen würde und ſo der Lieblingsgedanke Napoleons, nicht durch Waffengewalt und Eroberung, ſondern durch Handelsideen und eine

wohlabgerichtete Gränzwache endlich in Wirklichkeit träte. Abgesehen von dem angeblichen Zwecke — an die mercantile Einverleibung ist die politische untrennbar geknüpft — wird Deutschland, so lange noch sein Blut für Selbständigkeit, Freiheit und Ehre glüht, gewiß auch nicht den mindesten Theil dieses gallischen Traumes sich erfüllen lassen; denn daß Frankreich keinen Schritt weiter nach Osten vorrücke, wozu kein Bedürfniß des Verkehrs (Beweis schon sein Prohibitivsystem), sondern nur eine gänzliche Verkennung des nationalen Princips, Ehrgeiz, Eroberungslust es antreiben, das zu verhindern ist für uns nicht minder ein dringendes Lebensinteresse, ein Gebot der Noth als ein hoher Ehrenpunkt, an dessen Verletzung sich der Stolz und das Selbstgefühl des deutschen Volkes verbluten könnten. Will Deutschland in Handel und Gewerbfleiß wetteifern mit andern Ländern, will es die Erzeugungskraft seiner Arbeit, seinen Reichthum, seine Cultur, Sicherheit, Macht vermehren, so muß es allernächst darauf Bedacht haben, daß es sich seinem eigenen Interesse auch seine Küsten, Häfen und die Mündungen seiner Ströme erhält, es muß als große Nation gebieten über die Ausgänge seiner Hauptflüsse, zumal des Rheins und der Donau. Hat die Lostrennung des Rheinmündungsgebietes und früher der Städte an der untern Weichsel von dem alten Reichsverbande, so wie die allmähliche Entfremdung der großen Häfen an den übrigen deutschen Hauptflüssen uns nicht unsägliches Unheil zugefügt, unsere Gewerkkraft in der Schwäche und Kindheit gehalten, uns um ein Jahrhundert, das wir nachzuholen haben, in der gesammten äußern Machtentwickelung zurückgehalten? Frankreich beherrscht frei und frank alle seine wohlgelegenen Küsten, die Mündungen seiner großen Ströme, und es hat nach allen Seiten freien Raum seine Handelschaft,

ſeine Bevölkerung und ſeinen Einfluß nach Plan und beſter Einſicht über die Meere auszubreiten; ebenſo England in faſt noch höherm Grade; auch Rußland beherrſcht ſeine großen Ströme und hat ſein Reich über herrliche Küſtengeſtade im Süden wie im Norden ausgebreitet, uns ſogar bedrohend die Mündung des ſüddeutſchen Stromes, der ſein Gebiet doch kaum an einem Punkte beſpült, in Zoll und Zwang zu nehmen. Daß aber Polen auf der niedrigen gewerblichen Stufe des bloßen Ackerbauens in merkwürdiger Einſeitigkeit Jahrhunderte hindurch verharrte, daß keine ſtädtiſche Gewerkkraft in ihm zu erſtarken, kein dritter Stand aufzukommen vermochte, der die atomiſtiſche Adelsrepublik durch organiſche Bildungen verbeſſert und allmählich umgeſtaltet hätte, daß alſo ſpäter das unerhörte Mißgeſchick und endlich die Auflöſung den alten Staat betraf; dazu trug ohne Zweifel der Umſtand viel bei, daß Polen weſentlich ein Binnenland war und blieb, daß es die Ströme, die ſowohl ſüdlich als nördlich ſchon in großer Breite ſein altes Gebiet verlaſſen, nicht bis zur Mündung beherrſchte, daß es alſo ohne Küſten, Seehäfen und die wichtigen Handelsemporien an den untern Flüſſen, von den heilſamen tief und weit reichenden Wirkungen des großen Handels und eigentlichen Städtelebens kaum berührt ward. Für jede Nation — man kann es nicht oft und eindringlich genug ſagen — iſt der Markt der Küſtenländer von größter Bedeutung ſowohl bezüglich des innern als des auswärtigen Handels. Welche Vortheile erwachſen dem ganzen öſterreichiſchen Kaiſerſtaate aus dem Beſitze der Häfen an der iſtriſchen Küſte, obſchon deren Einwirkungen durch ungünſtige Naturverhältniſſe beſchränkt werden und der Hauptſtrom des ſchönen Reiches nicht ihnen zufließt! Eine Nation aber, deren Küſtenmarkt mehr dem Auslande als

ihr ſelber angehört, iſt und bleibt in Wahrheit eine getheilte nicht nur in volkswirthſchaftlicher, ſondern auch in politiſcher Beziehung, und ſomit kann es in beiderlei Hinſicht für ſie kein ſchädlicheres Verhältniß geben, als wenn ihre Häfen und Küſtenſtädte mehr mit dem Auslande als mit ihr ſelber ſympathiſiren.

Mit der Vorſchiebung der franzöſiſchen Duane an die holländiſch-deutſche Gränze hat es nun freilich noch nicht noth: ſie würde noch gewiſſer Niederlands Flor zerſtören als unſere Selbſtändigkeit gefährden. Schon einmal hat Holland erfahren was es ihm koſte dem franzöſiſchen Syſteme verpflichtet zu ſein, als ſein Handel, ſeine Marine und Colonialherrſchaft vernichtet wurden und es auf dem Punkte ſtund ſein wahrhaft monumentales Gebiet, die Errungenſchaft tauſendjähriger Anſtrengungen, von den Wellen des Meeres wieder verſchlungen zu ſehen. Gegenwärtig iſt es der Hauptcanal für die Verbindungen Süd- und Weſtdeutſchlands mit andern Ländern, zumal mit England, leider aber in der Weiſe daß es einen der großen Stapelpläze bildet, die ſich Großbritannien für Behauptung ſeiner Handelsſuprematie allerwärts einzurichten weiß und durch die es auch den deutſchen Markt beherrſcht — ein Hauptthor für den Einlaß fremder Manufacte und Colonialwaaren in das Innere Deutſchlands: unter dem franzöſiſchen Duanengeſetze aber würde uns gar die Thüre am eigenen Hauſe verſchloſſen und wir müßten uns ſeitwärts eine Noththüre brechen. — Bei fortſchreitender Anerkennung der beiderſeitigen Intereſſen wird Niederland ſich dem deutſchen Bunde wieder annähern, dem es ſo gut angehört wie die Normandie mit der Seinemündung Frankreich, nicht bloß nach Abſtammung ſeiner Bewohner, ſondern auch nach ſeiner geographiſchen Lage und allen ſeinen Handels- und Induſtrieverhältniſſen.

Dadurch würden wir unſern Theils mancherlei Vortheile von der höchſten Wichtigkeit zugleich erreichen: einmal die unumgängliche Bedingung einer ſteigenden mercantilen Macht und Selbſtändigkeit, der wir ermangeln, ſo lange Deutſchland einem Hauſe gleicht, deſſen Eingang ſich im Beſitze eines Fremden befindet. Belgien, dem ſeine Handels-, Strom- und Schifffahrtsverbindungen mit Holland von gröſter Wichtigkeit ſind, dürfte in deſſen Anſchluß an Deutſchland einen ſtarken Beweggrund gewinnen, ſich mehr einer deutſchen als einer franzöſiſchen Verbindung hinzuneigen; wir übten dadurch eine Anziehung auf den ganzen germaniſchen Norden aus; endlich erwürben wir die wirkſamſten Hebel nicht bloß der mercantilen, ſondern auch der politiſchen Selbſtändigkeit und Macht, die geeignetſten Mittel unſere Gewerkkraft einer hohen allſeitigen Entwicklung entgegenzuführen, erlangten mit Einem Worte eine einflußreiche Stellung unter den großen Colonial- und Seemächten. — Nicht minder bedeutſam wären aber auch andererſeits die Vortheile Niederlands. Wegen der Beſchränktheit und Vereinzelung ſeines Gebietes iſt es von ſeiner alten Handelshöhe herabgeſunken und wird auch bei unveränderter Lage unter den allwärts erweiterten Nationalverhältniſſen fortan ſinken, weil es, für ſich zu ſchwach die Koſten einer hinlänglichen Land- und Seemacht aufzubringen, tiefer und tiefer in Schulden gerathen und an ſeinen alterworbenen Reichthümern zehren muß. Ungeachtet aller Anſtrengungen für das Gedeihen ſeiner Colonien kann es der nächſte Krieg derſelben berauben und ſeinen Wohlſtand bis auf den Grund erſchüttern. Trotz der ſcheinbaren Selbſtändigkeit iſt es vereinzelt ein von England abhängiges Küſtengebiet und verſtärkt nur die brittiſche Ueberlegenheit, indem es ſelbſt an den zur großen Colonialausbreitung und freien verläßlichen Stellung im Welthan-

del erforderlichen Elementen, an Menſchen und Kräften zu ſchwach iſt. Zudem hängt ſogar die jetzige Ausbeutung ſeiner Colonien von dem unentwickelten Zuſtande der deutſchen Handelsintereſſen ab, denn ſeinem Ueberfluß an Colonialwaaren wird ſich der deutſche Markt verſchließen, wie die Erkenntniß unter uns durchbricht, daß wir unſern Verbrauch an Erzeugniſſen der heißen Zone nur von dorther beziehen dürfen, wo wir eines gleich bedeutenden Marktes für unſere Manufacte vergewiſſert ſind. Auf der Seite Englands oder Frankreichs iſt Holland nur ein Schildhalter der engliſchen Seeherrſchaft oder des franzöſiſchen Ehrgeizes, mit Deutſchland im Bunde iſt es der Führer der deutſchen Seemacht und Colonialausbreitung: in dieſer natürlichen Lage würde es wie die Hanſeſtädte vorzugsweiſe deutſche Gewerbserzeugniſſe ausführen und ſeinen Capitalüberfluß vorab unſern Fabriken und unſerm Ackerbau zuwenden; dagegen würde Deutſchland vorzugsweiſe ſeine Schifffahrt begünſtigen, ſeinen Colonialwaaren den Vortheil des offenen innern Marktes einräumen und ihm die Mittel liefern ſeine Colonien auf das großartigſte emporzubringen und ſeinen Antheil am Welthandel nach allen Richtungen dauernd zu erweitern. Unermeßlich alſo können und werden beide Länder durch Wiedervereinigung in ihrer Geſammtproductivkraft, in ihrem Handel und ihrer Macht gewinnen, und Holland darf nur dann, wenn es, der bloße Theil eines großen Volkes, ſich nicht mehr dieſem gegenüber als Ganzes geltend machen, nicht mehr in der Trennung ſeine Größe, in der Schwächung der ſchaffenden Kräfte Deutſchlands ſeinen Vortheil ſuchen, vielmehr mit dieſem ſeinem großen ſtammverbrüderten Hinterlande ſtehen oder fallen will, alſo in der engſten Verbindung mit dem deutſchen Handelsbunde hoffen, ſeinen alten erſtaunenswerthen Flor wieder zu erringen. Wie ſollte Frankreich mit der

groben Lockspeise elender Scheinvortheile gegen alle diese folgeschweren und in der Natur der Dinge begründeten Verhältnisse auf die Dauer anzukämpfen vermögen? Gewiß, hier können wir unserer Sache sicher seyn — vorausgesetzt nur, daß der deutsche Zollverein stark genug werde alle inneren und äußeren Hemmnisse zu bewältigen und sich naturgemäß aus der Zeit und den Dingen zu entfalten.

Kaum dürfte es mit der Verwirklichung der franzõsischen Plane in der Schweiz günstiger stehen. Neuerdings ist viel die Rede davon gewesen, die Schweiz nach ihren nationalen Bestandtheilen zu zergliedern, das franzõsische Stück mit Frankreich, das italische mit Italien, das deutsche mit Deutschland zu verbinden. Man denkt eine vortheilhafte Theilung zu machen, fiele uns ja doch das größte Ende zu! Meinem Ermessen nach ist diese Ansicht weder im deutschen Sinne ersonnen noch in irgend einem politischen oder andern Bedürfnisse begründet — sie stützt sich auf eine Speculation, die über den nächsten massigen Vortheil nicht hinauskann und von der Zukunft nicht viel weiß. Kein Schweizer, der sein Vaterland ehrt und liebt, kann ihr beipflichten: die Integrität desselben ist sein edelstes Gut, sein höchstes Gebot, und er verwirft mit Abscheu jeden Gedanken der Auflösung. Auch irren ihre Vorsprecher, wenn sie glauben im deutschen Interesse zu handeln. Wir können nicht anders wünschen, als daß sich die Schweiz naturgemäß entwickle, daß sie sich immer mehr einige, festige und in Staatsbildungen ihre Selbständigkeit und Freiheit sichere. Zerstücket die Schweiz und kein anderer Staat hat einen gewissen Vortheil davon als Frankreich, es gewinnt gerade so viel als der Theil beträgt der ihm zufällt und den es vermöge seiner compacten Einheit, Größe und ganzen socialen Gestaltung

bald in ſich einbilden wird; der deutſche Theil aber würde bleiben wie er jetzt iſt, und wenn er ſich uns innig verbünde, ſo würde ſolches auch bei der ungetheilten Schweiz geſchehen und dann müßte er als der ſtärkere nothwendig auch die übrigen Gebiete mit ſich zu uns herüberziehen. Weit ehrenvoller und vortheilhafter für beide Theile iſt die Stellung der Schweiz, wenn ſie als Ganzes, als ein Gemeinweſen ſich dem deutſchen Handelsbunde im Sinne unſerer föderativen Verfaſſungsform nähert, als wenn in Stücke geriſſen ſich auch ihr Haupttheil politiſch uns eint. Die Selbſtändigkeit iſt an ſich eine Macht, ſie umfaßt eine große Summe von Kräften höchſter geiſtiger Natur, die mit dem Verluſte der Einheit des Staatskörpers und der Unabhängigkeit zerrinnen und die auf Vaterlandsliebe, Freiheit, Verfaſſung, Eigenthümlichkeit, Geſchichte, Sitten, ſelbſt auf patriotiſchen Schwächen und Vortheilen beruhen. Portugal war eine caſtiliſche Provinz, nicht verſchiedener vom Hauptlande als Catalonien; vermöge ſeiner Selbſtändigkeit aber wetteiferte es an Macht, Ruhm, Größe, in Handel und Ausbreitung mit dem übrigen ſpaniſchen Staatskörper. Nur ſchließt die Selbſtändigkeit nicht die Einigung verwandter Staaten zu einem gemeinſamen Zwecke aus, der für ihre Entwicklung als Bedürfniß und Gebot der Zeit erſcheinen und nur eben durch ſolchen Verband in Unterordnung unter eine höhere Einheit erreicht werden kann. Im natürlichen Laufe der Dinge haben wir den Wettkampf mit Frankreich in der Schweiz nie zu fürchten: ihr Hauptflußgebiet, ihre größten durch den Verkehr am meiſten belebten Seen ſind deutſch, ihre Ur- und Hauptkantone, ihre drei Tagſatzungsorte gehören dem deutſchen Elemente an, ihre Geſchichte lebt in deutſchen Wurzeln und hat ſich deutſch entwickelt, ihr größter mächtigſter Theil iſt

uns volklich, sprachlich, geistig, in Kunst und Literatur, in Sitten und Wesen verwandt, zu uns geht ihr Hauptverkehr, zu uns wenden sich ihre tiefsten Erinnerungen, ihre Interessen und Sympathien. Streben wir nur nach lebendiger Entfaltung des Zollvereins, nach Erweckung und Vereinigung aller der mannichfaltigen physischen und geistigen Kräfte, die in unserm großen Handelsbunde schlummern, und wir müssen eine naturgewaltige Anziehung auf die Schweiz ausüben, der die französische bei allen Anstrengungen niemals vermögen wird das Gleichgewicht zu halten.

Kein Interesse liegt ferner für Savoyen und Piemont vor, sich der französischen Duane anzuschließen. Weder ein staatliches oder nationales, noch ein Naturverhältniß weist darauf hin: durch kein Stromgebiet hängt Piemont, hängt Italien mit Frankreich zusammen wie die Schweiz mit dem Zollvereine, durch kein literarisch-geistiges, durch kein Handelsinteresse; kein französischer Fluß mündet durch Piemont ins Meer wie der deutsche Rhein durch Niederland. Das Königreich Sardinien bildet ein wohlabgerundetes Gebiet mit einer kräftigen Gebirgs- und Küstenbevölkerung mit sehr wohlgelegenen ausgedehnten Seegestaden und mit sichern prächtigen Häfen; es ist in der glücklichen Lage ein unabhängiges tüchtiges Handelssystem aufzustellen und den Bedürfnissen seiner Industrie und seines Verkehrs auf das vortheilhafteste anpassen zu können, wie selten ein verhältnißmäßig nicht ausgedehnterer Staat; und wenn es den Reiz oder für seine Entwicklung das Bedürfniß fühlte, den Kreis seiner innern Handelsfreiheit auszudehnen, so weisen sein nationales, politisches und mercantiles Interesse es zuvörderst auf eine Zollvereinigung hin mit den benachbarten kleinern italischen Staaten bis an den Kirchenstaat und die Lom-

barbei, und es kann mithin, anstatt eine traurige Rolle unter dem französischen Protectorate zu spielen, selbst das Haupt einer italischen Duanenconföderation bilden. Wie klein auch noch (doch nicht zu sehr, es zählt beinahe fünf Millionen Einwohner, völlig so viel als der preußische Staat, Deutschlands nordöstlicher Wächter, bei dem Regierungsantritte Friedrichs des Großen), behauptet es endlich eine wichtige und bedeutsame europäische Stellung sowohl in den Alpen als am ligurischen Meere, durch beide Naturverhältnisse einestheils beschützt und gekräftigt, anderntheils zum Wächter Italiens gegen Frankreich und zu einer in Italien aufstrebenden Macht berufen, wie die brandenburgischen und österreichischen Marken in Deutschland. Durch Zollanschluß an Frankreich aber würde es diese Selbständigkeit in seinem Handelssysteme einbüßen und sich dem natürlich vorwiegenden Interesse des weit größern Staatskörpers beugen müssen; seine Industrie würde schutzlos, französische Manufacte überschwemmten das Land, und mit Gewerbfleiß und Handel ginge auch sein Wohlstand zu Grunde; von seiner achtbaren europäischen Stellung sänke es endlich in die eines abhängigen, verachteten, zukunftlosen Staates herab. Es bleibt demnach auch hier von dem sinnigen Vorschlage, durch eine Vereinigung mit Frankreich den großen Vortheil zu erreichen einige Meilen Gränzbewachung zu ersparen, nichts als des Pudels Kern übrig: der Wunsch und das Interesse Frankreichs die ihm wichtigsten Alpenübergänge zu gewinnen und festen Fuß in Italien zu fassen. Ein junger aufstrebender Staat aber wie Sardinien, der sich allmählich bewußt zu werden beginnt, daß er eine Zukunft habe, kann und wird sich nimmer an den Ehrgeiz eines mächtigern Nachbarn wegwerfen; und so lange Sardinien die ihm durch sein höchstes Staatsinteresse gebotene Stellung

behauptet, so lange kann auch von einer Zollannäherung zwischen Frankreich und den übrigen italischen Staaten oder einzelnen derselben nicht die Rede sein.

Die nach Norden steil abfallende Felswand der Pyrenäen, deren Paßhöhe der Kammhöhe gleichkommt, scheidet Spanien von Frankreich, weit bestimmter selbst als die Alpen mit ihren Längenthälern Deutschland von Italien; kein Flußsystem oder sonstiges Naturverhältniß verbindet jene beiden Länder. Wiederum zeigt sich hier nirgend ein Grund eines Mauthbundes, weder ein volksthümliches noch staatliches, noch Handelsinteresse dafür. Daß freilich Spanien und Portugal eine solche Verbindung, die vielersehnte iberische Union, eingehen, wird mehr und mehr ein unumgängliches Gebot: beide Länder sind sich nahe verwandt, beide können sich im Handel und in der Colonialausbreitung ergänzen; Portugal ist ein Küstenstrich ohne Hinterland, das es in Castilien fände; es besitzt jetzt ihm fast werthlose Colonien in Afrika, Spanien dagegen in Westindien und im indisch-chinesischen Meere, vereinigt bildeten sie eine Reihe der bestvertheilten auswärtigen Besitzungen; nach dem Verluste des schätzereichen Brasiliens mangeln Portugal die Hülfsquellen, sich als selbständige Land-, See- und Colonialmacht zu behaupten, es muß vereinzelt immer tiefer in Schulden und Abhängigkeit versinken, und nur die Vereinigung im Zoll-, Handel- und Colonialwesen mit Spanien kann es wieder aufrichten, von seiner Noth und von englischem Einflusse befreien, politisch kräftigen und seine ganze Zukunft aufhellen. Portugal steht gegenwärtig ungefähr zu Spanien wie Holland zu Deutschland: vier spanische Ströme münden im portugiesischen Gebiete in den Ocean und beinahe das ganze weite Mittelspanien sieht sich von seinen natürlichen Ausfuhrwegen, von einer freien Handelschaft an

das Meer abgeſchnitten; Portugals Eingangszölle waren von jeher und ſind noch heute weit niedriger als die Spaniens, natürlich, weil jeder kleinere Staat zumal an der Küſte ſich der Handelsfreiheit zuneigt; darum ward hier frühzeitig der ausgedehnteſte Schleichhandel betrieben, beſonders ſeit dem berüchtigten Methuenvertrage, welcher Portugal mit engliſchen Manufacten überſchwemmte. Analog den deutſchen Verhältniſſen, bildet Portugal den erſten größten brittiſchen Brückenkopf zur Feſſelung des ſpaniſchen Gewerbfleißes, das ſpaniſche Holland; die baskiſchen Provinzen und Navarra, ſich des nationalen Zollſyſtems erwehrend und der unbedingten Handelsfreiheit huldigend, den zweiten; das ackerbauende Navarra gleicht Hannover, die ſeegeübten baskiſchen Provinzen den Hanſeſtädten; Gibraltar endlich, das deutſche Helgoland, bildet die dritte engliſche Poſition in Spanien, die dritte große Schmuggelniederlage für brittiſche Waaren. Durch den Anſchluß Navarra's und Biscaya's an das nationale Zollweſen wird Spanien im Norden gegen England und Frankreich geſchützt; käme auch eine Zollverbindung mit Portugal zu Stande, ſo wäre England nur noch auf Gibraltar beſchränkt: bei dem ſpaniſchen Schutzſyſteme würde alsdann die Gewerkkraft in dieſem ſchönen, an Naturgaben überaus reichen Lande allwärts aufwachen zu ſchaffender Bewegung, und Gewerbfleiß, Bevölkerung und Wohlſtand auf der ganzen Halbinſel eine blühendere Geſtalt gewinnen. Was in aller Welt aber ſollte die auf ihre Selbſtändigkeit und ihr Volkthum ſo eiferſüchtigen Spanier jetzt bewegen ſich einem franzöſiſchen Handelsſyſteme unterzuordnen? Wo fände ſich ein beſſer in ſich abgerundetes und für Handelsverbindungen gelegeneres, ein an innern Hülfsquellen reicheres Land; wo ein Reich mit einfachern Naturgränzen, ausgedehntern Geſtaden und

herrlichern Häfen, mit einer glücklichern Natur und einer edlern Bevölkerung als die iberische Union? Nichts fehlte dieser zum selbständigen Gedeihen, zur Wiedererringung einer bedeutsamen Stellung unter den großen Mächten: nicht die Mittel die heimische Gewerkkraft nach allen Richtungen zu beleben und auf ein höheres Ziel zu einen; nicht Colonien und eigene Stützpunkte des Verkehrs in allen Meeren; nicht die Bedingung das heimische Handels- und Schutzsystem nunmehr wirksam durchzuführen, es auch unter der Wachsamkeit der errungenen freien Presse zu verbessern und den sich verändernden Nationalbedürfnissen fortwährend anzupassen; nicht eine kräftige, frisch beseelte Nationalität, nicht eine freie Verfassung und alle die mächtigen Hebel, die darin für Anregung der schaffenden Kräfte eines Volkes wirken. Und dem allem sollte Spanien ein abhängiges Verhältniß jemals vorziehen können? So gewiß dieß zu verneinen, so gewiß werden England und Frankreich ihr Interesse darin erkennen, die iberische Union zu verhindern und dem Aufschwunge der beiden verwandten Staaten entgegenzustreben: jenes um sich hier seine Handelsüberlegenheit, seine bequemen Vorwerke und werthvollen Schmuggelsitze zu bewahren; dieses um einen alten Nebenbuhler und gefährlichen Nachbar nicht wieder aufkommen oder gar zu größerer Blüthe und Macht als je vorher aufwachsen zu lassen. Nur Deutschland hat das unverkennbare Interesse, den andern gewichtigen Nachbarn Frankreichs, gegen dessen Ehrgeiz stark, gegen jede Verletzung des nationalen Princips gewappnet zu wissen, und die pyrenäische Halbinsel als einen mächtigen Eckstein an dem europäischen Staatengebäude, in welchem nur Völker mit gleicher Berechtigung und Ehre frei und friedlich zusammenwohnen können, unerschütterlich befestigt zu sehen; — leider aber wird dieß

große deutsche Interesse dem Englands und Frankreichs annoch völlig preisgegeben.

Es bleibt also für das französische Duanen-Netz nur noch Belgien übrig: schon räuspert sich auch die gallische Lust hier den ersten Zug zu thun. Ohne Zweifel, Belgien ist ein streitiges Gebiet; wegen seiner Lage droht der erste Continentalkrieg seine Neutralität zu vernichten, und je mehr sich unter einem Nationalschutzsysteme in den großen Nachbarländern die Gewerkkraft entwickelt, desto mehr wird ihm die Befolgung eines selbständigen Handelssystems unmöglich — es muß sich am Ende Frankreich oder dem deutschen Bunde im Zollwesen anschließen. Wohin nun das Zünglein an der Wage belgischer Interessen ausschlagen werde, nach Westen oder nach Osten, ist mindestens noch zweifelhaft; obwol die jenseitige Presse Belgien schon als den großen Vorhof Frankreichs betrachtet, durch den dieses nach Osten in Deutschland vorrücken werde. Zwar ist der größere Theil Belgiens der Abstammung nach deutsch, und nur französisch übertüncht, aber die officielle Sprache, die der Kammern, der Presse, der Schulen, kurz das hauptsächliche Medium des geistigen Verkehrs ist zur Zeit französisch; auch bestehen starke politische Neigungen zu Frankreich. Die französische Hülfe zur Erringung seiner Verfassung haftet und wirkt nach, denn es geht den Staatsbildungen wie denen des Geistes überhaupt; wie die Unvollkommenheit des Grundgedankens eines Systems in seiner ganzen Bewegung an ihm klebt, so haften auch an einer Verfassung die Schwächen und Umstände, unter welcher sie in die Erscheinung trat; selten nur befreit sich eine politische Formation ganz von den Bedingnissen, die ihre Geburt begleiteten. Frankreich glaubt sich Belgien durch einen Vertrag zugesprochen, den es vor der Antwerpener Citadelle mit seinem

Blute beſiegelt habe. Endlich iſt nicht zu verkennen, daß bedeutſame belgiſche Induſtrieintereſſen dem weſtlichen Mauthanſchluſſe das Wort reden, und daß die belgiſche Gränze gegen Frankreich reich und gewerbthätig und auch nach dem Anſchluſſe Luxemburgs noch etwas ausgedehnter iſt als gegen den deutſchen Zollverein. Nichtsdeſtoweniger wiegen die Gründe, welche auf der deutſchen Wagſchale liegen, nicht minder ſchwer. Zuvörderſt erſcheint das große Intereſſe der politiſchen Selbſtändigkeit für die neue Dynaſtie, für die Regierung wie für den Staat, als ein Hauptmoment, das ungeachtet der augenblicklichen entgegengeſetzten Sympathien, Verwandtſchaften und Einflüſſe dauernd auf eine Annäherung Belgiens an den deutſchen Bund hinwirken muß: mit dem centraliſirten Frankreich im Verbande geräth Belgien in politiſche Abhängigkeit, im Verbande mit dem conföderirten, ſtaatlich gegliederten Deutſchland, in deſſen Staatenreihe ihm eine einflußreiche Stellung in Ausſicht ſtünde, findet es aber die höchſte Sicherung ſeiner politiſchen Selbſtändigkeit und volksthümlichen Entwickelung. Die Würdigung dieſes erſten und dauernden Intereſſes wird die Dynaſtie, der jedem Gemeinweſen inwohnende Trieb nach Selbſterhaltung wird das Volk, wo es zur Entſcheidung kommt, mit geheimem Schauder von dem jeder freien Beſonderheit feindſeligen franzöſiſchen Staatsmechanismus entfernen und dem deutſchen Föderativweſen befreunden, das gerade die beſondern Bildungen, die freie Entwickelung eigenthümlichen Lebens begünſtigt, mithin dem jedem jungen Staate natürlichen Wunſche und Bedürfniſſe ſich ſeiner Natur, Anlage und Eigenheit gemäß zu organiſiren, vollkommen entſpricht. Ferner iſt die germaniſche Grundlage des größten Theiles von Belgien, das kräftige flämiſche und und brabantiſche, dem großen niederdeutſchen Sprachzweige

angehörige Volkthum von wesentlichem Einflusse: gerade der junge Staat, der sich consolidiren und feste Formen erstreben will, fühlt am meisten den Drang immer tiefer und inniger an seine Vergangenheit, an seine Geschichte wieder anzuknüpfen, alte Erinnerungen werden wieder aufgeweckt, alte nationale tiefinnerliche Gegensätze wieder lebendig. Das alles führt zwar sehr allmählich aber um so nachhaltiger dem stammverwandten Lande zu: nimmer können sich deutsches Volkswesen, deutsche Gesittung und Bildung auf die Dauer mit Französischem ganz versöhnen, darin volle Befriedigung finden; und die geschichtliche Entwickelung bringt auch den wallonischen Theil Belgiens, der von deutschen Elementen vielfach durchflochten, von vielhundertjährigen deutschen Einflüssen durchdrungen ist, in nähern Zusammenhang mit Deutschland als mit Frankreich. — Was die Interessen der Industrie und des Handels betrifft, so neigen gegenwärtig, wie schon berührt, mindestens ebenso gewichtige zu Frankreich als zu dem Zollvereine. Allein es liegt nur an uns, d. h. wir sind im Besitze der Mittel, auch in dieser Hinsicht das Uebergewicht zu erlangen und damit also vollends des Gegners Wagschale in die Höhe zu schnellen. Das Zauberwort dafür heißt einfach: naturgemäße Ausbreitung und Entwickelung des Zollvereines. Ein Blick auf Belgiens geographische Lage genügt, um davon zu überzeugen. Belgien hat Theil an zwei Flußbereichen, deren freie Benützung bis ins Meer und zu allen Häfen und Mündungsarmen des mächtigen Stromes, dem sie angehören, ein Lebensinteresse für seinen gesammten Gewerbfleiß bildet: die Schelde durchzieht mit ihren schiffbaren Nebenflüssen und Canälen seinen deutschen Theil, die Maas den wallonischen. Beide Flüsse laufen aus dem belgischen in das holländische Gebiet; besonders der wallonische hat

bis zur Mündung noch eine große Strecke, auf der er mit dem ganzen rheiniſchen und niederländiſchen Waſſerſyſteme in mannichfacher Verbindung ſteht. Doch nicht bloß dieß eine überaus wichtige, auch alle übrigen Naturverhältniſſe, die Verſchiedenheit des Bodens und ſeiner Schätze, der Gewerkkraft und alles Gewerbfleißes in beiden Ländern, namentlich wiederum im walchiſchen Theile und in Holland, weiſen Belgien in ſeinem Handelsſyſteme entſchieden auf eine nähere Verbindung mit Niederland hin; auf das ſchmerzlichſte empfindet es die, wo auch nur geringe Beläſtigung ſeiner Schifffahrt auf der Schelde, noch mehr der Schifffahrt auf den Verbindungsarmen und Canälen zwiſchen Rhein, Schelde, Maas; wogegen z. B. die bloße Zurücknahme des Einfuhrverbots auf belgiſche Kohlen von Seite Hollands deren Production binnen kurzer Zeit außerordentlich vermehrt und die Maasſchifffahrt wieder belebt hat. Ohne Zweifel werden, je mehr der frühere politiſch-kirchliche Streit mit Holland in Vergeſſenheit ſinkt und die alten Leidenſchaften ſich abkühlen, die gedachten Naturverhältniſſe ſich Belgien immer fühlbarer und eine innige Handelsverbindung mit dem reichen Nachbarſtaate ihm immer wünſchenswerther machen. Das liegt heute jedem Auge klar vor, daß Belgien einestheils dem frühern holländiſchen, nach ſeinen Intereſſen gemodelten Handels- und Schutzſyſteme, der kräftigen Unterſtützung ſeiner Induſtrie durch den König Wilhelm, durch das Wirken der niederländiſchen Handelsmaatſchappy und durch die holländiſchen Capitale, Schifffahrt und Colonien, anderntheils dem innern politiſch kirchlichen Kampfe, überhaupt alſo der fünfzehnjährigen Verbindung mit Holland ſeine ſtaatliche Selbſtändigkeit und Stellung verdankt: die fünfzehn Jahre waren ihm in jeglicher Hinſicht eine Zeit der Erziehung;

Bergbau, Manufacturen, innerer Handel und Wohlstand entfalteten sich, seine Gewerkkraft ward groß gezogen; zugleich gelangte es Holland gegenüber zu dem Bewußtsein seiner besondern Bedürfnisse, politischen und kirchlichen Interessen, somit in dem wegen Gleichheit der beiderseitigen Kräfte ihm möglichen Kampfe zu der politischen Einsicht und Selbständigkeit, die es heute behauptet. Weder für sich allein, noch unter dem etwaigen Protectorate Frankreichs würde es seine gewerblichen Kräfte, seine Verfassung so ausgebildet, überhaupt seine selbständige Stellung als Staat errungen haben wie gegenwärtig; — eine französische Provinz würde es im letztern Falle bilden, die in dem engen Schnürleibe der Centralisation sich nicht zu regen, nicht frei zu athmen vermöchte. Je höher nun Belgien diese seine Errungenschaft anzuschlagen hat, einen desto größern Werth, verstärkt noch durch seine gesammten Natur- und Gewerbsverhältnisse, muß es auch auf eine Handelsnäherung an Holland legen, und man darf dreist annehmen, daß die letztere ebenso starke Unterstützung in den Interessen findet, als die fragliche an Deutschland oder an Frankreich, und daß sich Belgien keinem von diesen entschieden zukehren wird, so lange es sich dadurch nicht auch Holland näher zu verbinden hoffen dürfte; was die einsichtsvollern französischen Organe so gut begreifen, daß sie den Duanenverband mit Niederland als aus dem mit Belgien folgend in Aussicht stellen. Hierbei nun aber ist der deutsche Zollverein, mindestens der Natur der Dinge nach, in entschiedenem Vortheile: die Befolgung einer dahin zielenden, ihm auch schlechthin vortheilhaften Handelspolitik muß die Annäherung Hollands an ihn früher oder später bewirken. Und wenn sich so das belgische Interesse für den Anschluß an Deutschland und das für den Anschluß an Niederland auf einer Wag-

ſchale vereinigen, wenn ſich dem belgiſchen Verkehr zugleich die Schelde-, Maas- und Rheinmündungen zu völliger Freiheit eröffnen, das ganze niederdeutſche Waſſer- und Canalſyſtem in Verbindung mit den allgemach ins Leben tretenden großen deutſchen Eiſenbahnlinien, das weite reiche Rheinthal, das Main- und Neckarthal und weiterhin ganz Deutſchland und die deutſche Küſte bis Memel ſich ihm aufſchließen: ſo iſt keine Frage mehr, nach weſſen Seite der Ausſchlag fallen werde. Die einzige, aber auch unerläßliche Vorausſetzung zur Erreichung dieſes wie anderer Ziele iſt die lebendige Entwickelung des Zollvereines, darin allein beruht die Kraft der Anziehung, die er auf die noch abgeſonderten zweifelhaften Staaten auszuüben vermag: hat er zuerſt Hannover, Mecklenburg, die Hanſeſtädte in ſich aufgenommen, in Wirkung derer und ſeiner Handelspolitik Niederland ſich innig verbunden, ſo iſt mit Gewißheit anzunehmen, daß Frankreichs ehrgeizige Entwürfe auf Belgien ſcheitern werden.

Nachdem das desorganiſirende Schalten der franzöſiſchen Könige, vervollſtändigt durch das Zerſtörungsfeuer der Revolution, alle organiſchen Staatsbildungen vom franzöſiſchen Boden allmählich abgelöst und durch einen vollkommenen Staatsmechanismus erſetzt hat, ſcheint in den Franzoſen ich möchte ſagen der Inſtinct für organiſche Formationen erſtorben zu ſein — ein Sinn, den wieder aufzuwecken ein ſchwieriges Werk der Zeit ſein dürfte; — das Princip der Ehre, das noch den Staatsmechanismus des abſoluten Regime's beſeelte, ward hinweggeſchmolzen durch die glühenden Ideen von Freiheit und Gleichheit während der Revolution, und ſobald dieſe zu erlöſchen beginnen, bleiben nur Atome übrig, Staatsbürger, Zahlen, Fähigkeiten, zuſammengehalten durch Verwaltung, Rubriken, Geſetzbücher, Telegraphen und die politiſche Idee.

Darum auch franzöſiſcherſeits die Verkennung der Grundlagen, auf welchen der Zollverein aufgerichtet werden konnte: die deutſche Nationalität nämlich und die Einheit Deutſchlands durch den deutſchen Staatenbund dargeſtellt. Unſere Bundesacte beſtimmt ausdrücklich, was die Franzoſen ignoriren, die Bildung eines deutſchen Zoll- und Handelsſyſtemes, das ſämmtliche Bundesſtaaten umfaſſen ſoll; und alle vorläufigen deutſchen Zollvereinigungen erklären in den ihnen zu Grunde liegenden beſondern Verträgen, daß ſie ſich nur in Uebereinſtimmung mit jener bundesgeſetzlichen Zuſage und bis zu deren Verwirklichung gebildet haben: ein tief und allgemein gefühltes Nationalbedürfniß war zu erfüllen, nicht ein ehrgeiziger Gedanke ins Werk zu richten; zahlloſe Verkehrſchranken, Beläſtigungen und Hemmniſſe waren im Innern zu beſeitigen und ſtatt der zeitherigen erdrückenden Schutzloſigkeit des deutſchen Gewerbfleißes gegen die Angriffe fremder Geſetzgebung und Politik ein gemeinſames deutſches Schutzſyſtem, wie ſich deſſen alle großen Völker erfreuen, im Zoll- und Handelsweſen aufzurichten. Ihr wollt den in unſerer Volksgliederung thätigen Trieb nach organiſcher Einigung erſetzen durch den dürren, geiſt- und markloſen Mechanismus eurer Verwaltung, unſer nationales Band durch eine Zollkette; aufwiegen zu können meint ihr den unermeßlichen Vortheil des freien Zuſammenwirkens der nationalen Kräfte und Fähigkeiten durch die geringfügige Erſparniß an bloßen Werthen bei der Gränzbewachung, als hätten ſelbſtändige Völker und Staaten keine höheren Intereſſen noch Neigungen zu wahren. Das Bedürfniß unſer eigen Volk durch umfaſſende Bildungen zu ſchützen und zu ſtärken, ſoll eure Ehrſucht, der die abgetriebene Gloire über alles Recht gilt, eure Eroberungsluſt verſchleiern, welche die Verträge von 1815 zerreißen und den

Rhein zur französischen Duanenkette herabwürdigen möchte. Die durch Sprache, Geschichte, Volkthum und Grundgesetz verbundenen deutschen Staaten müssen eben in dem Zollverbande, d. h. in der Vereinigung ihrer schaffenden Kräfte, ihrer Wohlfahrt und ihrer Macht die positive Grundlage erkennen, auf und mit der erst auch alle ihre übrigen Interessen Bestand, Leben, Wachsthum gewinnen; der Zollverein ist die unerläßliche Bedingung ihres Wohlstands, ihrer Erstarkung und Entwicklung, überhaupt mithin die Gewähr ihres Gedeihens und Fortbestehens. Nichts war von jeher der Selbständigkeit der kleinen deutschen Staaten gefährlicher als die Zersplitterung der Interessen, die Leere und Klüfte zwischen ihnen, der Mangel an alle umschlingenden und mit ihnen verwachsenden Bildungen; nichts kann sie mehr stärken als das Ausfüllen dieser Leere durch gemeinsame Interessen, als das Pflanzen und Aufwachsen von volkumfassenden Einrichtungen. Denn gerade in den organischen Bildungen quillt der tiefe geistige Born, pulst der warme volle Lebensstrom der Staaten, und was nicht in das Leben und mit dem Leben wächst, hat auf Dauer keinen Anspruch. Wenn eine günstige Sonne in den ersten Jahren des Aufkeimens und Erstarkens dem Zollvereine nicht fehlt, wenn er zu einem mächtigen, den ganzen deutschen Boden mit seinen Wurzeln durchziehenden, mit seiner Krone überschüttenden Baume heranwachsen sollte, so werden die mit ihm verwachsenen Staaten die Aeste und Zweige dieses Baumes bilden, von dem keiner abgerissen, keiner in seinem Wachsthum gestört werden kann, ohne auch das Gedeihen des Ganzen zu gefährden. Gerade entgegengesetzt, unterdrückend würde die französische Duanenunion wirken, weil ihr die nationale Grundlage fehlte und eine gegen den Staatsorganismus gekehrte Verwaltung stets

gewaltsam wirkt. Wie Adam Smith, um die großen Vortheile unbedingter Handelsfreiheit zu entwickeln, das Dasein eines ewig friedlichen handelnden Weltreiches voraussetzt und dabei das Vorhandensein der großen Völkerorganismen nicht berücksichtigt; so übersehen auch die Franzosen, um ihren Nachbarn die Vortheile des Anschlusses an ihr Mauthsystem zu beweisen, deren geschichtliche Verhältnisse, deren Dasein als selbständige, geistbeseelte Staatskörper. Es liegt darin eine Verwechslung von Wirkung und Ursache. Der nationale oder politische Verband von Provinzen und Staaten geht meist voraus ihrer Vereinigung im Zoll und Handel, weil der zwischen ihnen bestehende Frieden ihren Verkehr untereinander befördert, ihre Gegensätze ausgleicht, ihre Interessen verschmilzt. Umgekehrt zeigt die Geschichte kein Beispiel, wo die Handelseinigung der politischen vorausgegangen, diese aus jener erwachsen wäre, wie heute die Franzosen es im Sinne tragen: Jahrhunderte lang bildeten ihre eigenen Provinzen schon ein Reich, ehe die Zollschranken zwischen ihnen niedersanken. So gewiß unter den bestehenden Weltverhältnissen aus allgemeiner unbedingter Handelsfreiheit nicht ein freies Weltgemeinwesen, sondern eine Weltunterthänigkeit der minder vorgerückten Völker unter die Suprematie der herrschenden Manufactur- und Handelsmacht erwachsen müßte; so gewiß würde aus der französischen Duanenunion ein französisches Protectorat über unterthänige Bundesgenossen hervorgehen. Das ist der geheime Sinn all jener gallischen Machinationen, die stete Aufwärmung des Napoleonischen Gedankens, bald unter der einen, bald unter der andern Maske: sie wollen Frankreich im Norden, Osten und Süden mit einer langen Kette ihm verbundener Staaten umgeben, über deren Kräfte sie gebieten — mit dem Unterschiede nur, daß sie,

ſtatt mit fliegenden Fahnen und Adlern auf Heerſtraßen, heute auf adminiſtrativem Wege mit Gränzjägern vorrücken und die verbündete Staatenreihe nicht in ein franzöſiſches Panzerhemd, ſondern in den Leib eines Zollgeſetzes einſchnüren wollen. Freilich iſt der Unterſchied demüthigend für den franzöſiſchen Stolz: ſie rufen nicht mehr das Princip der Ehre des alten Reiches an, nicht mehr voll Begeiſterung das politiſche Princip der Freiheit und Gleichheit, ſelbſt nicht mehr den Ruhm Napoleoniſcher Größe, das alles iſt abgenützt — ihnen bleibt nichts mehr zum Köder als der Götze ihrer adminiſtrativen Einheit und elender materieller Vortheile.

Die Engländer befinden ſich nicht in der Lage, dem deutſchen Zollverein einen engliſchen Völkerverein entgegenſtellen zu wollen wie die Franzoſen, auch erkennen ſie weit ſchärfer deſſen wahre Natur und nationale Grundlage. Dagegen wollen ſie ſich ihre bequemen Waarenniederlagen auf dem Continente und namentlich in Deutſchland, d. h. ihre Handels- und Manufacturüberlegenheit, bewahren. Darum wird Großbritannien durch alle ihm zu Gebote ſtehenden Mittel der Erſtarkung des Zollvereines entgegenzuwirken ſuchen. Sir Alex. Ferrier, brittiſcher Conſul in Rotterdam, ſpricht ſich darüber unverhohlen aus. „Für Großbritanniens Handelsintereſſe, ſagt er, iſt es von der allerhöchſten Wichtigkeit, daß kein Mittel unverſucht gelaſſen werde, Hannover und die Hanſeſtädte und ebenſo auch die Niederlande und Belgien vom Eintritt in den Zollverband abzuhalten — aus Gründen die zu klar ſind, um der Erörterung zu bedürfen.“ — Der offene Feind iſt oft ebenſo nützlich als der ſchmeichelnde Freund gefährlich. Hr. John Bowring blickt ſcharf in das Weſen des Zollvereins: „der deutſche Handelsverein, ſpricht er ſich aus, ſei eine Verkörperung

der in diesem Lande allgemein verbreiteten Idee der Nationaleinheit. Werde er gut geleitet, so müsse er die Verschmelzung aller deutschen Interessen in einen gemeinsamen Bund bewirken. Schon habe ihn die Erfahrung seiner Wohlthaten volksthümlich gemacht; er sei der erste Schritt, das Bewußtsein des deutschen Volkes von der ihm inwohnenden Kraft zu wecken und ihm, schon durch das gemeinsame Interesse an Handelsfragen, den Weg zur Verständigung und Einigung anzubahnen, er habe an die Stelle beschränkter Ansichten, Vorurtheile und Gewohnheiten ein weiteres und stärkeres Element deutschen Volksthumes gesetzt.“ Sich uns zwar als Freund darstellend, führt indeß Hr. Bowring, vorab Engländer, eine gerade, von dieser richtigen Würdigung geschliffene Waffe in seinem Berichte wie in allen seinen Reden gegen das Interesse, gegen die Abrundung und Entwickelung des Zollvereines. So sucht er die in offener Frage stehende Verbindung der Hansestädte mit demselben, d. h. das Bündniß einer starken deutschen politischen Binnenmacht mit einem großen deutschen Seehandelsinteresse, wodurch mit einem Male zwei zusammengehörige deutsche Potenzen sich ergänzen und sich gegenseitig unermeßlich steigern und stärken würden, durch klägliche Sophismen zu hintertreiben. So tadelt er das System der Gegenseitigkeit im Zollwesen und in der Schifffahrt nur da, wo es sich um den Anschluß der Hansestädte und um die Anwendung jenes Systems auf die deutschen Schifffahrtsgesetze handelt; obwohl England fortwährend seine alte Neigung für scharfe Retorsionsgrundsätze bethätigt, das System von Differentialzöllen zumal im Colonialhandel auf das weiteste ausdehnt und ohne irgend eine Provocation die Ausschließung fremder Schifffahrt von seinem ganzen weltumspannenden Handel mit der größten Festigkeit aufrecht erhält. — Den

geheimen Gedanken der brittischen Regierung aber hat Lord Palmerston, ein Staatsmann der nicht eben in den Tag hineinzusprechen gewöhnt ist, verständlich genug ausgedrückt, als er im offenen Parlamente sagte: „der erste Continentalkrieg werde den deutschen Zollverein wieder auflösen.“ Mit andern Worten heißt dieser Ausspruch: die Regierung Ihrer brittischen Majestät verpflichte sich durch alle ihr zu Gebote stehenden, angemessenen, offenen und geheimen Mittel, durch ihren Einfluß auf die deutschen Seeuferstaaten und in den Cabinetten, durch Verträge und künstliche Verwickelungen sich der weitern Ausbreitung und innern Erstarkung des deutschen Zollvereins entgegenzustellen, so daß dieser ein möglichst äußerer, lockerer Bund, ohne tief in die deutsche Nationalität greifende Wurzeln, schwach und zweifelhaft bleiben und dem ersten großen Sturme, der sich auf dem Continente erhübe, wie eine wurmstichige Bildung erliegen müsse, bei welcher Gelegenheit dann Großbritannien ihm noch leicht den letzten tödtlichen Stoß, von dem kein Wiederaufleben möglich, versetzen könne.

Die Zusammenstellung aller dieser dem deutschen Zoll- und Handelsvereine feindseliger Meinungen, Vorurtheile, Neigungen, Kräfte, Zwecke und Interessen soll nur vorläufig darthun, wie nöthig es sei, daß sich derselbe noch innerlich festige und tief durch den deutschen Boden und alle nationalen Zustände seine Wurzeln und Keime ziehe, um gegen die Anfechtungen der zahlreichen Gegnerschaft, alle Gegenminen umher und die Stürme der Zeit gepanzert und gesichert zu sein: noch steht er schwach da im Innern, noch ist er wesentlich ein Binnenverein, abgeschnitten von den Mündungen seiner großen Ströme, mit durchaus unnatürlichen Gränzen, die kein nationales Handelssystem wirksam durchzuführen erlauben, noch hat er nicht einmal

Fuß gefaßt am deutschen Meere, ja hier herrscht eine fremde Handelspolitik vor, hier ist das Bollwerk fremder Manufacturüberlegenheit über die einheimische, hier steht ihm sogar ein Seehandelsinteresse mit der Macht Jahrhunderte alter Gewohnheiten, Vorurtheile und Verblendung gegenüber; und was schlimmer ist als dieß, er zählt in seinem eigenen Schooße einflußreiche Gegner, die nämlich seine Organisirung, seine die deutsche Volkskraft weckende Bewegung, seine lebendige Entwickelung fürchten, ihn also in seiner Lockerheit und Schwachheit als einen äußerlich durch bloße Administration zusammengehaltenen Bund, der jeden Augenblick wieder aufzulösen, erhalten, nicht aber ihn mit dem deutschen Volksthume sich auf das innigste verwachsen, nicht von dem deutschen Geiste sich durchdringen, zu dem Herzen des deutschen Volkes sich vertiefen lassen wollen; endlich kommen auch alle nicht deutschen Großmächte, wie verschieden ihre Beweggründe seien, darin überein, seiner Abrundung und Entwickelung entgegenzuwirken. Will man sich gegen das alles nach alter Gewohnheit auf die Macht der öffentlichen Meinung in Deutschland, auf die Macht der Idee, die den Bund belebe, getrost und harmlos berufen? Gewiß ich will diese Macht nicht verkleinern, sie mag, wie man sagt, zu den Großmächten der Jetztzeit gehören. Aber wo ist in Deutschland ihr gesetzliches Organ? Oder hat sie auch nur den Vertrag mit Holland, dessen Aufkündigung lediglich dem financiellen Interesse des Vereines zu danken ist, oder die Bestätigung des Märzvertrages mit Großbritannien verhindern können? Auch gibt es noch andere Ideen, die eben so stark, wo nicht stärker sind als die der nationalen Handelseinigung und die oft plötzlich in ihrer ganzen Naturgewalt aus den Verhältnissen und Zeitläuften hervorspringen und in ihrem Umherfahren nicht fest begründete

Bildungen wie mit einem Hauche wieder umstürzen. Die deutsche Geschichte ist leider reich an Erfahrungen, wo einem von der ganzen Nation gefühlten, von den Ideen der Zeit getragenen Bedürfnisse durch die gesetzlichen Organe, Kaiser und Reichsstände, in einer entsprechenden Staatseinrichtung anscheinbar genügt ward, so daß deren Bestehen über jeden Zweifel erhaben schien, und dennoch die nächste Zeit schon die neubegründete Bildung fast spurlos über den Haufen warf. Jede auf Nationalbildungen bezügliche Idee bedarf zu ihrer Verwirklichung der positiven Grundlage, des sichern Bodens der sie befruchtet und auf dem sie in organische Verkörperung wurzelfest aufkeimt, sie bedarf ferner zu ihrer Pflege, zu ihrem Aufblühen der Stützen und Pfeiler, und auch diese dürfen nicht leblos, dürres Holz oder Mauerwerk sein, sondern auch sie müssen inneres Leben haben, mit dem Ganzen zusammen aufwachsen und erstarken. Um wie viel mehr die Idee der deutschen Handelseinigung, gegen deren Durchführung so unermeßliche Schwierigkeiten sich aufthürmen! Nur wenn sie durch einen kräftigen Organismus getragen wird und sich mannichfach mit allen andern nationalen Bildungen verschlingt, nur wenn der deutsche Handelsbund im deutschen Boden, in unserer Volksthümlichkeit, in der gesammten deutschen Bildung fest wurzelt, nur dann wird er die Kraft und Lebensfähigkeit erlangen, daß alle drüber hinbrausenden Stürme ihn zwar biegen und umschütteln, aber nicht mehr zu brechen vermögen, vielmehr zu seiner Erstarkung und höhern Blüthe beitragen.

---

# Zweites Capitel.

## Die Bedeutung und Fortbildung der Zollvereinstage, entwickelt aus der Geschichte ihrer Entstehung.

Es besteht eine, annoch die einzige Einrichtung im Zollverein, die organischer Natur ist oder doch den Keim eines werdenden Organismus in sich birgt und die, wie einfach, lose und unentwickelt sie auch noch erscheinen mag, doch von der größesten Bedeutung ist: die Zollvereinstage. *) Sie sind in Hinsicht des ihnen that-

*) Ich denke, es bedarf wohl kaum erst der Rechtfertigung dieses Ausdruckes, obwohl er den heutigen Sprachgebrauch nicht für sich hat, der leider noch immer nach ausländischen Namen hascht, selbst in Fällen wo das Deutsche die einfachsten und bezeichnendsten darbietet. Die seither meist gebrauchte Bezeichnung: „Zollcongreß" ist weder sprachlich noch dem Sinne nach gut zu heißen, und der Ausdruck: „Versammlung der Zollvereinsbevollmächtigten" ist zu schleppend und allgemein. Warum sollten wir nicht auf die einfache alte Bezeichnungsweise auch hinsichtlich der Versammlung des neudeutschen Handelsbundes zurückkommen? Die Stände des deutschen Reichs beriethen das gemeine Beste auf Reichstagen, unsere Fürsten beschließen heute über das Wohl des deutschen Bundes am Bundestage, der schwäbische Bund hielt Jahrhunderte lang seine Tage, wie die Schweizer Städte, wie die Hansa. Nehmen wir daher auch den Namen: „Zollvereinstage" allgemein an, um so mehr als wir nur wünschen können, daß dieselben einen guten Fortgang nehmen, für lange Zeit bestehen und stets in deutschem Sinne wirken mögen! Unser Handelsbund ist eine zeitgemäße umfassende Erneuerung der Hansa, und da dieß altdeutsche Wort so viel als Bund oder Verein bedeutet, so sind „Hansatage" gleichbedeutend mit „Vereinstage" und es knüpft sich an diese Bezeichnung also zugleich eine große beziehungsvolle Erinnerung.

sächlich zugewiesenen Wirkungskreises von zweierlei Art, gewöhnliche und außerordentliche. Jene sollen nach dem Wortlaute des Zollvereinigungsgesetzes alljährlich gehalten werden und in der Regel am 1 Jun. ihren Anfang nehmen, da ihre sich auf Umänderung, Verbesserung, nähere Bestimmung der Vereinsmauthsätze beziehenden Beschlüsse mindestens acht Wochen vor dem 1 Januar des nächstfolgenden Jahres im ganzen Vereinsgebiete veröffentlicht sein müssen. Indeß ist diese Bestimmung bisher nicht streng durchgeführt worden, die Vereinsbevollmächtigten haben sich nur alle zwei Jahre versammelt; was jedoch für die Zukunft nicht mehr stattfinden dürfte, indem sich bei den raschen Veränderungen im Welthandel das Bedürfniß immer dringender herausstellt, daß auch der Vereinstarif dieser allgemeinen Bewegung schnell folge und mindestens einmal des Jahrs Berathung über die zum Schutze der deutschen Betriebsamkeit sich herausstellenden Erfordernisse gepflogen und Beschluß gefaßt werde. Ihr Wirkungskreis beschränkt sich lediglich auf Feststellung der Zollsätze, *) wobei sie nur ein zwiefaches Interesse zu ermitteln und gegen einander abzuwägen haben: das financielle, betreffend die Zolleinkünfte der Vereinsstaaten, die möglichst zu erhöhen, so weit solches durch bloße Tarifsbestimmungen erreicht werden kann, ihr natürliches Bestreben sein muß, und das volkswirthschaftliche, angehend den Schutz der bestehenden, die Pflege der eben aufkeimenden, die Be-

*) Dieß ist thatsächlich zu nehmen, worauf es in dem jungen Verein doch hauptsächlich ankommt; denn sonst sind laut dem Vertrage (Art. 33 und 34) den Bevollmächtigten der Vereinsregierungen in alljährlichem gemeinsamem Zusammentritte die Verhandlungen über die zweckmäßige Entwickelung und Ausbildung des gemeinsamen Zoll- und Handelssystems vorbehalten.

rücksichtigung der noch ins Leben zu rufenden Gewerbszweige, überhaupt die Erziehung und Beschützung einer heimischen Gewerkkraft, so weit solches ebenfalls durch bloße Tarifsansätze bedingt wird. Beide Interessen stehen zwar, vom höhern nationalen Standpunkte aus betrachtet, in vollkommenem Einklange; denn was die Staatseinkünfte vermehrt, fördert auch den ganzen Haushalt, vermehrt die verfügbaren Mittel des Vereins zu Einrichtungen, die dem Volkswohle hinwieder Früchte tragen, überhaupt die freiere Bewegung, den Einfluß und die Macht der einzelnen Vereinsstaaten wie des ganzen Bundes; und was andererseits die Volkswirthschaft emporhebt, ist nicht nur unmittelbarer Gewinn an Kräften und Werthen, an Wohlfahrt und Macht, sondern erhöht auch in seinen mittelbaren Wirkungen am nachhaltigsten die Staatseinkünfte. Doch das gewöhnlich vorherrschende Bedürfniß, die Staatseinnahme zu vermehren, dem (zumal unter den obwaltenden Verhältnissen im Zollvereine, wo jede einseitige Erhöhung der Abgaben die davon betroffenen Staatsangehörigen gegen die der andern Vereinsstaaten in doppelten Nachtheil bringt) auf keinem zweckmäßigern Wege als auf dem der indirecten Besteurung entsprochen werden kann, ist nicht minder als die Verschiedenheit des Gewerbfleißes und der Erzeugung in den verschiedenen Vereinsstaaten, der gemäß jeder den Tarif auch möglichst zu regeln wünscht, begreiflicher Weise von bedeutendem Einflusse auf die Mauthsätze: von diesem engern Gesichtspunkte aus sind Widersprüche sowohl in den beiden Haupt- als den Sonderinteressen unvermeidlich, und es macht in der That die geschickte umsichtige Abwägung derselben die vorzüglichste Thätigkeit auf den gewöhnlichen Vereinstagen aus. Besonders wichtig sind sie daher in den Jahren, wo das Vereinsgesetz eine vollständige Wiederdurchsicht (Revision)

des Tarifs vorschreibt — eine zweckmäßige Anordnung, auf die ich später noch zurückkomme; denn innerhalb einer Mauthsatzzeit dürfen zwar Veränderungen im Einzelnen, aber nicht im Ganzen mit dem Tarife vorgenommen werden, und ihre Dauer von drei Jahren ist nicht zu lang, um einer umgestaltenden Bewegung im Handel folgen und den Zollsätzen die gehörige Wirkung sichern, und nicht zu kurz, um darin bei der jetzigen Durchsichtigkeit aller statistischen Verhältnisse nicht die nöthigen Erfahrungen über den Werth des herrschenden Systemes machen zu können. Wir befinden uns jetzt in der dritten Tarifsperiode des Vereins, welche die Jahre 1840, 41 und 42 umfaßt. Gehalten werden die Vereinstage an dem Orte, der Jahrs vorher von den Bevollmächtigten dazu ausersehen worden ist, einen bestimmten Sitz weist ihnen das Gesetz nicht an; demgemäß hatten sie bisher in Berlin, Dresden und München statt.

Der Ausschluß aller Verhandlungen auf dem jährlichen Vereinstage über Dinge, die nicht unmittelbar die Zölle berühren, ist allerdings eine Beschränkung, die beim ersten Anblick nachtheilig auf die umfassende Erwägung der Vereinsinteressen einwirken und eine Einseitigkeit in die Besprechungen hineintragen zu müssen scheint; auch dürfte dieß nicht zu vermeiden sein, so lange nicht die den Zolltarif nicht betreffenden Vereinsinteressen ein Organ, eine bundesgesetzliche Vertretung erworben haben. Indeß hat die Anordnung auch Vortheile, und jedenfalls drückt sich darin ein praktischer Sinn aus, den man sonst nicht eben den Deutschen nachrühmt. Der Gegenstand, auf den die Erörterungen des jährlichen Vereinstages ausschließlich beschränkt worden, umfaßt das Grundbedürfniß der Zollvereinigung und wird unter allen Umständen von der größten Wichtigkeit bleiben, hinsichtlich seiner Wirkungen

nicht bloß nach innen, sondern auch nach außen; seine Natur ist so, daß er leicht durch Fragen anderer Art, wenn diese von derselben Versammlung behandelt werden, mit fortgerissen wird oder doch in gefährliche Unterordnung geräth; seine gründliche Berathung erfordert Männer von umfassender Sachkenntniß und von langjähriger Erfahrung über die Wirkungen jeder Tarifsveränderung auf Fabrication und Handel im In = und Auslande, mit Einem Worte erfahrne Räthe vom Fache, nicht aber Männer gerade von umfassendem Wissen oder mit Talenten begabt, die zwar höher glänzen mögen, aber auch häufig mehr der Leidenschaft als der ruhigen Erwägung folgen. Die jährlichen Zollvereinstage sollen die deutsche Handelspolitik nicht leiten, sondern praktisch unterstützen, nicht deren große, dauernde Grundsätze aufstellen, sondern sie ausbilden und befestigen helfen, sie sollen nicht Verträge abschließen, sondern dieselben mit dem nationalen Zollwesen in Uebereinstimmung bringen; sie sollen nicht der Handelsbewegung den Impuls geben, sondern diesen von ihr empfangen und ihr mit umsichtiger Berechnung folgen; kurz sie bilden mehr eine berathende Administrativbehörde als eine gesetzgebende Versammlung, sie sind der bestellte wirkliche „Zollrath" der Vereinsstaaten. In der That, wenn die naturgemäße Fortbildung des Zollvereins mehr und mehr eine Centralbehörde nöthig macht, die fortwährend die auf unser Mauthsystem bezüglichen Interessen zu untersuchen und darüber Beschluß zu fassen hat, so verlieren sie die Natur von Vereinstagen, die sich mit der Permanenz einer Behörde nicht verträgt, und sie wandeln sich alsdann von selbst in einen Zollvereinsrath um — eine Bildung, in der wir als neben den zu andern Zwecken nöthigen Vereinstagen bestehend einen bedeutsamen Fortschritt erkennen müßten.

Natürlich wird dabei vorausgesetzt, daß auch die übrigen Interessen unseres Handelsbundes, die außer der Tarifsbestimmung bestehen, ihr Organ, ihre Pflege und gesetzliche Vertretung finden. Dafür genügt nun freilich die andere Art von Vereinstagen, welche oben die außerordentlichen genannt worden, in ihrer jetzigen Gestalt noch keineswegs. Diese sind wie die erstern zusammengesetzt, dehnen aber ihre Berathung auf alles aus, was sich auf die inneren Angelegenheiten des Vereines, auf dessen Gestaltung und Fortbildung bezieht. Sie befassen sich unmittelbar mit den organischen Gesetzen des Zollvereins, mit der Erweiterung und Vervollkommnung derselben, sie behandeln die Principien, die dem Verbande zu Grunde liegen, wie alle seine innern Einrichtungen, und beschließen über deren Fortdauer oder Abänderung, mit Vorbehalt natürlich der Gutheißung der Vereinsregierungen; ihrer Natur nach in keiner Hinsicht administrativ, sondern berathend, organisirend, gesetzgebend, bilden sie mithin die Vereinstage im wahren Sinne des Wortes. Indeß erscheint ihre eigene Organisation und ihre Thätigkeit noch schwankend; nicht einmal über ihr Zusammentreten ist das Mindeste bestimmt und bleibt solches den Umständen anheimgestellt. Das läßt sich wohl kaum sehr verbessern, so lange die Zollvereinigung eben nur ein Vertrag zwischen einzelnen deutschen Staaten, also auch wie jeder andere Vertrag wieder aufzulösen ist, so lange sie nicht für befugt gehalten werden kann, Gesetze und Formen aufzustellen, welche die einzelnen Vereinsstaaten binden, und in Verfolgung derselben nöthigen Falls Rechtszwang auszuüben. Die Befugniß jedes Staats aus dem Verbande zurückzutreten, läßt aber eine ständige grundgesetzliche Vertretung für die allgemeinen wie besondern, die Vereins- und Regierungsinteressen noch nicht sehr nöthig erscheinen, während ohne

jene Befugniß ganz gewiß dieſe ſelbſt vereint und mit aller Kraft auf ſolche grundgeſetzliche Gewährſchaft dringen würden. Erſt wenn die Zollvereinigung ſich zu einer allgemein deutſchen erweitert und mit der einſchlägigen Beſtimmung in der Bundesacte identificirt hat, dann erſt hängt ihre Fortdauer nicht mehr wie jetzt von der zeitweiligen Erneuerung der Verträge, von Einzelwillen und Einzelneigungen ab: ſie wird ein integrirender Theil der deutſchen Verfaſſung, ein wahrhafter Nationalverein im Zoll- und Handelsweſen, deſſen Beſtehen das deutſche Bundesgeſetz verbürgt und deſſen Geſetze und Beſtimmungen jeden Vereinsſtaat binden, eben ſo unumgänglich wie alle andern, die vom Bundestage ausgehen. Wahrlich, ein bedeutſamer Beweggrund für alle Vaterlandsfreunde, wie ſich ſonſt auch ihre Anſichten über die Sonderſtellung der Hanſeſtädte und anderer deutſchen Staaten trennen mögen, einestheils die Beſtimmungen der deutſchen Bundesacte in Ehren zu halten, andernheils für die Ausbreitung des Zollvereins über alle deutſchen Staaten durch Wort und That mitzuwirken, um ihn aus der ſchwachen Stellung auf der bloßen Grundlage eines Vertrags in die ſtarke bundesrechtliche zu erheben, ſo daß beide, der deutſche Staatenbund und der deutſche Handelsverein, in ihrem Verwachſen und Einswerden ſich gegenſeitig die höchſte Stütze, Sicherheit, die ausſichtreichſte Zukunft gewähren.

Nur ein Zeitpunkt ſteht gegenwärtig ſchon ſelbſtredend für das Abhalten eigentlicher Vereinstage feſt: der wo die Erneurung der ablaufenden Zollverträge in Berathung kommt, nämlich von jetzt an alle zwölf Jahre. Wie der gewöhnliche oder der Vereinszollrath alle drei Jahre eine allgemeine Tarifsdurchſicht vorzunehmen hat, ſo wird auf dem außerordentlichen Vereinstage mindeſtens alle zwölf Jahre das organiſche Geſetz ſelbſt, das dem Vereine zu

Grunde liegt, einer allgemeinen Revision unterworfen und mit den nöthigen Zugaben und Verbesserungen versehen. Sieht man von einzelnen besondern Versammlungen ab, die in Folge des Anschlusses eines deutschen Staats oder behufs der Regelung des Vereinsmünzwesens zusammen getreten, so hat der Verein anher nur noch einen wirklichen Tag gehalten während der Wintermonate von 1840 auf 41, dem ich wegen seiner Wichtigkeit ein besonderes Capitel widmen werde. Man darf nach der bisherigen achtjährigen Erfahrung zweifeln, daß es bis zur Anberaumung des nächsten noch zwölf Jahre anstehen werde oder auch nur könne.

Aus den Verhandlungen der Vereinsbevollmächtigten werden bis jetzt alle nicht innern Angelegenheiten des deutschen Handelsbundes so entschieden ausgeschlossen, daß nicht einmal der letzte Vertrag der Vereinsstaaten mit Großbritannien, obschon er während jenes Vereinstages unterhandelt ward, auf diesem zur Sprache gekommen und in Erörterung genommen ist. Was Verträge und äußere Beziehungen des Bundes betrifft — alles Dinge von der höchsten Wichtigkeit — das hat noch gar kein gesetzliches Organ, das wird unter tiefem Geheimnisse in den Cabinetten abgemacht. Ein trauriger Beweis noch von Schwäche und Zaghaftigkeit, denn gerade in der freien Erörterung aller äußern Beziehungen einer Nation offenbart sich am gewissesten deren politische Selbständigkeit und Selbstbestimmung. Die besondere Vertretung der Vereinsinteressen im Auslande ist vorläufig der preußischen Staatsregierung anheim gegeben.

Bezeichnend ist endlich noch die Zusammensetzung der Vereinstage. Jeder Vereinsstaat, der kleinste gleich dem größten, hat das Recht sie durch einen Bevollmächtigten zu beschicken und an den Berathungen Theil zu nehmen,

ja es ist ihnen unbenommen bei wichtigen Gelegenheiten deren mehre dahin abzuordnen, wie denn auf der letzten Tagung z. B. Preußen und Sachsen zwei Bevollmächtigte zählten. Dagegen ist das Stimmrecht natürlich beschränkter als das Berathungsrecht: in seiner gegenwärtigen Ausdehnung zählt der Zollverein neun vollgültige Stimmen und mit der noch zweifelhaften Stimme Frankfurts zehn, während die neuen Verträge über seine Verlängerung von fünfzehn Namen, deren Inhaber bei den Verhandlungen mitgewirkt haben, unterzeichnet sind. Die zehn Stimmen sind folgende: Preußen, Bayern, Sachsen, die Staaten des thüringischen Vereins, Würtemberg, Baden, Großherzogthum Hessen, Nassau, Kurfürstenthum Hessen und Frankfurt. Zwei Bemerkungen dringen sich hierbei von selbst auf. Zunächst erscheint die Versammlung, welche doch über die hochwichtigen und mannichfachen Interessen eines so großen Handelskörpers, wie der deutsche Zollverein darstellt, zu berathen und Beschluß zu fassen hat, offenbar an Mitgliedern zu schwach. Es ergeben sich daraus mehre Nachtheile oder doch die Möglichkeit, daß solche eintreten können: die schwache Körperschaft ist weit mehr der Gefahr ausgesetzt einseitigen Richtungen zu verfallen, einem in seiner Tendenz beschränkten Impulse nachzugeben und die Freiheit ihrer Bewegung zu verlieren, als die zahlreiche; ferner können ihr auch ungehörige Einflüsse, ob diese nun von einem einheimischen Staate oder von einem ausländischen versucht werden, leichter beikommen und auf ihre Stimmung, Untersuchungen und Beschlußnahmen schädlich einwirken; ihr mangeln die vielseitigen Kräfte und Fähigkeiten, der Halt und Umfang, die Willensstärke und Thatkraft, die einem zahlreichen Körper einwohnen; sie ist außer Stande für die mannichfachen wichtigen Untersuchungen, die sich darstellen, besondere Ausschüsse zu bilden, durch

Theilung der Arbeiten an Zeit und Kräften zu gewinnen, sie erliegt leicht der sich anhäufenden Masse von Stoff, überarbeitet sich und verliert über den Einzelnheiten, denen sie doch wieder nicht die gehörige Aufmerksamkeit schenken kann, die höhern Gesichtspunkte aus den Augen. Obwohl nun die Bevollmächtigten des Zollvereines nur mit gehöriger Vorbereitung und einer weitläufigen Instruction seitens ihrer Staatsregierungen versehen in die Verhandlungen eintreten und auch in häufigen Rückfragen an ihre betreffenden Ministerien Hülfe und Unterstützung finden, so werden dadurch jene Nachtheile doch niemals gänzlich zu vermeiden sein. Die Erfahrung des letzten Vereinstages spricht hiefür: Klagen über die angehäuften Arbeiten wurden mehrfach laut, und bei aller Anstrengung waren die Bevollmächtigten dennoch gezwungen ihre Sitzungen um mehre Monate zu verlängern. Und wie würde es dann erst werden, wenn nicht bloß die einzelnen Staaten wie bisher in ihrem Gebiete, sondern die Vereinstage selbst umfassende unmittelbare Untersuchungen über die Verhältnisse der Gewerbe und des Handels, über des Vereines gesammte Interessen anstellen wollten, wie sie in England und Frankreich seitens der Parlamente stattfinden und auch für den deutschen Handelsbund mit jedem Tage wichtiger, dringlicher erscheinen?

Wiederum muß ich hier darauf aufmerksam machen, daß die Abhülfe dieses Mangels bis auf einen gewissen Grad mit der fernern Ausbreitung des Zollvereines im Zusammenhang steht, und dieselbe daher auch in dieser Hinsicht sehr wünschenswerth wird. Der fernere Beitritt jedes deutschen Staats bringt dem Zollvereine eine neue Stimme, ein neues Interesse, eine neue Kraft und Stütze, vervollständigt die Vereinstage und wirkt günstig auf Umfang und Mehrseitigkeit ihrer Berathungen ein. Von

beſonderer Wichtigkeit erſcheint hierbei der Anſchluß der norddeutſchen Küſtenſtaaten, der natürlichen Vertreter des nicht hoch genug anzuſchlagenden deutſchen Seehandels- und Schifffahrtsintereſſes. Außer Preußen gehören dem Vereine nur noch Binnenſtaaten an, die von allen maritimen Beziehungen ſeither ſo gut wie abgeſchnitten waren, und wir werden ſpäter noch oft auf die Bemerkung ſtoßen, daß gerade dieſer Umſtand dem Handelsbunde eine beſchränkte Richtung gegeben, ihn zur Hintanſtellung des auswärtigen Verkehrs und der äußern Beziehungen geführt, überhaupt ungünſtig auf ſeine Stellung und Entwickelung eingewirkt hat. Der Anſchluß der Hanſeſtädte, denen ohne Zweifel wegen ihrer großen Bedeutſamkeit für den geſammten deutſchen Verkehr drei Stimmen zuzugeſtehen wären, würde dieſen Nachtheilen abhelfen: ſie in Verbindung mit Preußen, Hannover, Oldenburg, Mecklenburg dürften ſofort die tiefe Lücke ausfüllen und den allgemeinen Intereſſen der Schifffahrt und des geſammten überſeeiſchen Verkehrs, die mit den beſondern des norddeutſchen Küſtengebietes in vollem Einklange ſtünden, auf den Vereinstagen die gehörige Vertretung, ein ſtarkes Gewicht verſchaffen, den Berathungen eine erweiterte Grundlage geben und in der äußern Handelspolitik einen günſtigen Fortſchritt oder Umſchwung bewirken. Wenn die deutſche Handelseinigung ſich allmählich nach dem Wortlaute der Bundesacte über alle Bundesſtaaten ausdehnte, ſo würde ſie, dem bisherigen Grundſatze folgend, dann ungefähr zwanzig berechtigte Stimmen zählen, welche Zahl der Mitglieder, die lediglich für die Berathung zeitweiſe zu vermehren jedem Staate wie bisher frei ſtünde, zwar für die jährlichen Vereinstage oder richtiger geſagt — inſofern ſie ſich nämlich mehr und mehr zu einer dauernden Centralzollbehörde umbilden — für den Vereinszollrath vollkommen ausreichen dürfte;

keineswegs aber für die außerordentlichen Vereinstage, deren weitumfassende Thätigkeit für die ganze Vereinsgesetzgebung sich noch mit der Ausdehnung und den anwachsenden Interessen des Bundes fortwährend steigert, und das Bedürfniß selbst dürfte bald die Zahl ihrer Mitglieder mindestens doppelt so stark feststellen als Stimmen zählen. Auf diese Weise bestellt, bildeten jene, der Zollrath, gleichsam einen permanenten Ausschuß der Vereinstage, mit der Bestimmung sich ausschließlich mit den nöthigen Veränderungen des Tarifs zu befassen.

Was zweitens bei Betrachtung der Vereinsstimmen sich uns noch aufdringt, ist das Mißverhältniß zwischen der Größe und Macht der Staaten und ihrer Stimmberechtigung: die Stimme von Nassau oder Hessen gilt rechtlich eben so viel als die von Preußen oder Bayern. Dieß schreiende Mißverhältniß wird dadurch noch verstärkt, daß eine einzelne Stimme im Stande ist das Durchgehen einer wichtigen Zollmaßregel zu hindern oder doch zu verzögern, daß also ein Staat mit einigen hunderttausend Einwohnern den Fortgang eines Bundes von 26 Millionen zu lähmen vermag: Stimmenmehrheit entscheidet nämlich im Zollverein gar nicht, pflichten auch acht Stimmen einer neuen Maßregel bei, so übt solches keine verbindende Wirkung auf die neunte aus; nur mit Stimmeneinhelligkeit werden die Beschlüsse gefaßt und ausgeführt, kein Rechtszwang besteht gegen die einzelnen Staaten sich denselben anzuschließen, die Willkür in ihrem Verhalten unterliegt nie und in keinem Falle einer Beschränkung. Der Grund solcher gefährlichen Lockerheit in den gegenseitigen Beziehungen der Vereinsstaaten leuchtet nicht schwer ein: er liegt in der Art der Entstehung des Zollvereins, darin daß er die Natur eines bloßen Vertrages zwischen selbständigen Staaten hat und in seinem Verhältnisse zu dem

deutschen Bundesgesetze. Die Umstände, welche seine Entstehung begleiteten, die obwaltende Eifersucht und Mißstimung legten die Pflicht auf, mit Aengstlichkeit alles zu vermeiden, was seinen Zweck, sein Ziel in ein falsches Licht bringen und der stets lauernden Argliſt eine Waffe in die Hand geben konnte; namentlich mußte die Unabhängigkeit der schwächern Vereinsstaaten den größern gegenüber in keiner Weise gefährdet erscheinen, vielmehr in vollem Maße, so weit sie überhaupt durch die deutsche Bundesacte festgestellt wird, gesichert bleiben, jede Beschränkung also der gewährleisteten Selbständigkeit der Staaten vermieden werden; ein Vertrag aber kann nur mit Zustimmung aller Contrahenten eine Umänderung erleiden oder einen Zusatz erhalten, wenn er selbst darüber nicht ausdrücklich Anderes festsetzt; endlich beruht einzig in dem deutschen Bundestage die verfassungsmäßige Gewalt einen bundesgesetzlichen Zwang gegen einzelne Bundesmitglider auszuüben, und es dürfte eine schwierige Streitfrage erwecken, ob ein besonderer deutscher Staatenverein sich durch freie Uebereinkunft Zwangsrecht gegen seine eigenen Mitglieder mit Umgehung der Bundescentralbehörde aneignen könne, indem letztere dadurch Gefahr liefe, ihre ganze Wirksamkeit und Bedeutung untergraben zu sehen. Diese Verhältnisse legten die Nothwendigkeit auf, die Verträge sowohl als alle spätern Umänderungen und Zusätze auf Stimmeneinhelligkeit zu gründen, und eben deßhalb hat das jetzige unproportionale Stimmrecht vorläufig geringe Bedeutung; denn wenn Preußen in ungefährem Verhältnisse zur Bevölkerung auch vier, Bayern etwa zwei Stimmen zählte, so hätte solches doch so lange keinen Einfluß auf Durchführung von Vereinsmaßregeln, als letztere von keiner bloßen Stimmenmehrheit, sondern von Einhelligkeit abhängig sind. Sind nun auch der eine und andere Vereinsstaat mit ihren

Vorschlägen nicht immer durchgedrungen, wie namentlich Baden, Würtemberg, Bayern nicht in Bezug auf Erhöhung einzelner Zollsätze, Preußen hinsichtlich des Vertheilungsprincips der Zolleinnahme; so hat doch zeither noch keine gefährliche Spaltung in den Ansichten stattgefunden. Träte dieser Fall aber ein, so bliebe unter den gegenwärtigen Umständen nichts übrig als entweder die Vertagung des Streitpunktes und fortdauernde Unterhandlungen um denselben zu vermitteln; oder wo das Verständniß nicht zu Stande käme, die endliche Wiederlossagung des einen oder mehrerer dissentirenden Staaten vom Zollvereine — die alte traurige Zersplitterung des Vaterlands.

Wie harmlos man auch in die Zukunft blicken möge, unter allen Umständen bleibt es gefährlich, dem Zollvereine jene Alternative gestellt zu sehen und den einzelnen Vereinsstaat in der Möglichkeit zu wissen, während der ganzen Dauer einer zwölfjährigen Vertragszeit auf die Entwickelung des Zollvereins störend einwirken und endlich, angestachelt vielleicht durch fremde Einflüsse oder ein vermeintlichs Sonderinteresse, sogar dessen theilweise Wiederauflösung herbeiführen zu können. Von diesem Gesichtspunkte aus erscheinen die Zollvereinstage höchst unvollkommen, ja null und nichtig; denn sagen wir es uns nur, ihre Befugniß einhellige Beschlüsse zu fassen ist unter schwierigen Zeitverhältnissen gar keine, und es erscheint der Zollverein selbst schwankend und unsicher, ohne jede im Recht fußende Gewähr der Dauer. Gewiß haben wir demnach allen Grund dem Zollvereine eine sichrere, wo möglich unumstößliche Rechtsbasis zu wünschen und für seine Dauer eine stärkere Gewährschaft zu finden als die gegenwärtige. Und auch hier wieder bietet sich seine Erweiterung zu einem allgemein deutschen als das einzige

und naturgemäße Mittel dar dieß Ziel zu erreichen. Sobald die deutsche Zollvereinigung ein integrirender Bestandtheil unseres höchsten Gesetzes, der Bundesverfassung wird, sich mithin nicht mehr auf Sonderverträge, sondern auf den deutschen Bund selbst stützt, kann auch in Zoll und Handel der einzelne Staat nicht mehr der Entwickelung der übrigen und des Ganzen störend entgegentreten oder sich von ihnen wieder zurückziehen. Sofort erhielte das Stimmrecht auf den Zollvereinstagen eine hohe Bedeutung, die Beschlußnahme und ihre Durchführung hingen in jedem Falle nicht mehr von Stimmeneinhelligkeit ab und der Zollvereinstag übte wie der Bundestag, dessen andere Seite er nur wäre, für jede seiner gesetzlich durchgegangenen Anordnungen die Vollziehung aus; — wobei natürlich eine neue Vertheilung der Vereinsstimmen vorbehalten bliebe, die übrigens mit der am Bundestage nicht gerade übereinzustimmen brauchte, sondern zugleich auf die Wichtigkeit der Bundesstaaten für den deutschen Handel und auf die besondern bei der Vertretung nicht zu scheidenden Interessenkreise Rücksicht zu nehmen hätte, so daß z. B. den vier freien Städten bei dem Zollvereinstage jedenfalls eine größere Stimmberechtigung zugestanden werden müßte als die ist, deren sie sich am Bundestage erfreuen. Auf diese Weise wäre jenen Nachtheilen für alle Zeit vorgebeugt, das natürliche Gleichgewicht zwischen Macht und Einfluß, Rechten und Pflichten wiederhergestellt, für die Dauer und Entwickelung unseres Handelsbundes aber sowohl im deutschen Boden als im deutschen Rechte eine ungleich sichrere und höhere Grundlage gewonnen als sie gegenwärtig noch ist; zugleich würde der Schwerpunkt des deutschen Staatenbundes, der durch den Zollverein ohne Zweifel, wenn auch nothgedrungen, verrückt ist, wieder in seine richtige Lage gebracht und

dadurch also dessen Bestehen und Entwickelung nach allen Richtungen gefördert werden.

Merkwürdig ist es in Wahrheit, wie nicht bloß die Betrachtung im Allgemeinen, sondern auch die über die Abhülfe jedes Bedürfnisses, jedes Mangels auf die Erweiterung des Zollvereines über alle deutschen Bundesstaaten hinführt: jede Schwierigkeit, auf die wir im Laufe der Entwickelung stoßen, findet ihre Auflösung in ihr; jede Schwäche, jede Besorgniß über unsere Zukunft verschwindet in ihr, jeder organischer Keim und Sproß, so schon vorhanden, blüht in ihr auf, findet in ihr die Stütze, die Bedingung seines Wachsens und Erstarkens.

Preußen übt durch die ihm übertragene Vertretung des Zollvereines nach außen einen Einfluß aus, der denjenigen weit überwiegt, welchen ein verstärktes Stimmrecht in den innern Vereinsangelegenheiten ihm verschaffen könnte, und unläugbar hat seine Stellung als deutsche Großmacht dadurch auch in politischer Hinsicht an Ansehen und Bedeutung gewonnen. Gereicht dieß dem Handelsbunde wie Deutschland überhaupt im Grunde nur zum Vortheile, so ist doch allerdings die Möglichkeit der Gefahr vorhanden, daß die ausschließliche Vertretung der so wichtigen auswärtigen Vereinsinteressen durch einen einzelnen Vereinsstaat einer Einseitigkeit unterliegen und der letztere in denkbaren Fällen seine Stellung vorzugsweise zur Förderung seiner besondern Interessen benützen möge zum Nachtheil des Ganzen. Auch hier erscheint wieder die Erweiterung des Vereines zu einem allgemein deutschen als das Mittel, jede Besorgniß der erwähnten Art zu verscheuchen und hinsichtlich des Einflusses in allen auswärtigen Beziehungen durch eine bundesmäßige Vertretung derselben das natürliche Gleichgewicht wiederherzustellen und dem deutschen Gesammtinteresse das

Uebergewicht über jeden Einzelvortheil zu sichern. Wenn das Ganze dadurch gewänne, so büßte Preußen nichts dabei ein. Zudem bliebe ihm die wichtige Stellung, an der Spitze des deutschen Handelsbundes namentlich in dessen äußern Verkehrsverhältnissen zu stehen, unter allen Umständen gesichert, schon seiner Lage und Gränzen wegen; denn sein Gebiet durchziehen alle die deutschen Ströme und großen Verkehrscanäle von der Memel und Weichsel bis an den Rhein und die Maas, und seine Gränzen machen es zum unmittelbaren Wächter der deutschen Interessen gegen Rußland und Polen, wie gegen Frankreich, Belgien und Niederland und endlich auf der Ostsee, zum großen Theile auch auf dem deutschen Meere und im überatlantischen Verkehre. In allen diesen großen Interessenkreisen würde selbst die andere deutsche Großmacht seinen Einfluß nicht beschränken, sondern nur unterstützen können, was auch ihrem eigenen Vortheile entspräche. Wogegen Oesterreich hinwieder an die besondere Vertretung anderer Kreise gewiesen wäre, wie des großen Donaugebietes bis zu deren Mündung, des mittelländischen und schwarzen Meeres und des Orientes, und nach allen diesen wichtigen Richtungen mit unbestrittenem Vortritte über die deutschen Verkehrsbeziehungen zu wachen hätte. Also auf der einen Seite nicht das Mindeste einbüßend, gewänne Preußen auf der andern: die größere Stimmenzahl auf den Vereinstagen, zumal in Verbindung mit den vielen Staaten, deren Interessen vollkommen mit den seinigen übereinstimmen; die Gewähr der Fortdauer und der Entwickelung des Bundes, der von ihm ausgegangen; eine weniger schwierige Stellung und geringere Verantwortlichkeit der öffentlichen Meinung gegenüber; endlich Ersparniß beträchtlicher Kosten. Bloß der letzte Punkt dürfte in der ausschließlichen Vertretung der auswärtigen Vereins-

intereſſen Preußen bald mehr eine Laſt denn eine Vergünſtigung erkennen laſſen: die Errichtung von Agentſchaften auf den auswärtigen Handelsmärkten und von wohlausgeſtatteten Conſulaten, die Kenntniß aller auf den Welthandel und die innere Entwickelung der fernen Länder bezüglichen Dinge, die unmittelbare Verbindung mit allen überſeeiſchen Staaten wird von Jahr zu Jahr für den Zollverein dringlicher; es verſteht ſich aber von ſelbſt, daß wenn der Zollverein die Koſten dazu hergibt, ihm als Ganzem auch die Ueberwachung und Vertretung zuſtehen muß.

Alſo die Fortbildung des preußiſchen Zollvereines zu einem deutſchen entſpricht jedem Bedürfniſſe, auf das wir bisher geſtoßen, allen einſchlägigen Wünſchen die in Deutſchland laut geworden ſind, wie beſonders jüngſt auf dem rheiniſchen Provinciallandtage und in den badiſchen Kammern. Dann erſt werden die Zollvereinstage eine Wahrheit, gewinnen die deutſchen Intereſſen der Gewerbe und des Handels eine umſichtige willenskräftige Vertretung. Einzelne Stimmen können dann nicht mehr verhindern, daß die einfachen Baumwollengeſpinnſte gehörig beſchützt werden, worauf im Augenblick nicht nur das fernere Fortkommen unſerer Spinnereien, ſondern ſelbſt der Beſtand der Webereien beruht; oder daß der Zoll auf geſchlichtete Zettel nicht über den auf Twiſte erhöht werde, damit inländiſche Webereien ſtatt inländiſche Geſpinnſte nicht mehr und mehr engliſche Zettel verarbeiten; oder daß der für Deutſchland zumal für unſern Landbau ſo überaus wichtige, ſo umfangreiche und altheimiſche Gewerbszweig der Linnenerzeugung, der jetzt ſo empfindlich bedroht wird, gehörigen Schutz erlange gegen die ungeheuer ſteigende Einfuhr von engliſchem Maſchinengarn; oder daß dem auf gar mannichfache Weiſe betriebenen ausgedehnten

Schmuggelweſen mit Nachdruck geſteuert werde. Dann wird man nicht mehr auf die Frage, welches das Organ des deutſchen Zollvereins ſei, deſſen jedes öffentliche Leben zu ſeiner Einführung und Fortbildung bedarf, nur auf einen alle zwei Jahre zuſammentretenden unvollſtändigen „Zollcongreß" hinweiſen müſſen, der in unſerer Zeit, wo faſt jeder Tag neue Erfindungen bringt und die Handelsverhältniſſe ändert, nicht im Stande iſt den neuen nothwendigen Anordnungen für die Fortführung der deutſchen Induſtrie zu entſprechen. Nicht mehr werden ſich die Gewerkkräfte der einzelnen Vereinsländer immer nur an die einzelnen Finanzminiſterien wenden müſſen, die ihre Intereſſen zu beſorgen haben; wodurch nichts Ganzes erreicht wird, kein gemeinſamer Plan, keine Stetigkeit in der Fortführung der Grundſätze aufkommen kann, was ſo ſehr nöthig wäre: dann ſtünde wohlbegründet im deutſchen Handelsbunde der Zollrath als eine Centralbehörde da, welche die allgemeinen Anordnungen berath, die Wünſche des Handelsſtandes und der Induſtrie von ganz Deutſchland aufnimmt und ſomit im Stande iſt nicht bloß auf einzelne Intereſſen auszugehen, ſondern ſich auch zu höhern allgemein vaterländiſchen Grundſätzen zu erheben — eine Verſammlung, die Zeit und Kräfte hat, ſich durch genaue umfaſſende Unterſuchungen, durch Herbeiziehung von Geſchäftsverſtändigen über jeden und alle Tarifſätze die ganz ſpeciellen Kenntniſſe zu verſchaffen, die erforderlich ſind um einen Tarif höchſt vollſtändig und wirkſam zu machen, die ferner bei den mit auswärtigen Staaten abzuſchließenden Verträgen mit allen einſchlägigen Beziehungen durch und durch vertraut und mit Rath und That zu Hand iſt, die auch über die Geſammtbewegung des deutſchen Handels, über dasjenige was ein-, aus- und durchgeführt wird — am beſten vierteljährliche wie

in England und Frankreich — Berichte bekannt macht, die immer nöthiger werden, damit jeder daraus seine Schlüsse ziehen und die öffentliche Meinung alsbald das herausfinden und bezeichnen kann, was dem deutschen Gewerbfleiß noth thut, und damit die noch obwaltende bedauernswerthe Geheimthuerei in solchen das Wohl Aller unmittelbar betreffenden Dingen einer ehrenwerthen, stärkenden und jedem großen Volke ziemenden Oeffentlichkeit weiche. Dann werden wir endlich ein allgemeines kräftiges Schutz- und Wehrsystem für unsern Gewerbfleiß, für Handel und Schifffahrt durchführen können, um mit solcher Waffe den Krieg, der von allen Seiten, von England, Frankreich, Holland, Rußland gegen unsere Industrie, unsere Wohlfahrt und Einigung eröffnet worden, glorreich durchzufechten und der Besorgniß enthoben sein, daß Deutschland „das Schlachtfeld für die Handelsoperationen des Auslandes" und der Tummelplatz der fremden Manufacturwaaren sein und bleiben werde, wie es seither der „Schauplatz der europäischen Kriege" war.

Wie viel nun den Zollvereinstagen hinsichtlich ihrer Zusammensetzung, ihres Wirkungskreises und Einflusses auch noch mangelt, immerhin behaupten sie eine hohe nationale Bedeutung, und es bleibt hochwichtig uns die Ueberzeugung zu gewinnen, daß sie in ihrer ersten jetzigen Gestalt aus der Natur der deutschen Verhältnisse hervorgegangen sind und ihre Organisation den nächstliegenden Bedürfnissen, denen sie genügen sollten, auch völlig entspricht. Denn hieran muß sich die weitere Ueberzeugung knüpfen, daß der Zollverein, wie er nicht fremdartigen Einflüssen seinen Ursprung verdankt, was Ausländer anzunehmen gar zu bereit sind, *) sondern durchaus in

*) Hr. Molineau z. B. bemüht sich in seiner Denkschrift:

deutſchem Boden, in nationalen Bedürfniſſen wurzelt, ſich auch von ſeinem Grund und Kerne nicht wieder abwenden könne, ſich getreu ſeinem Urſprunge entwickeln und den neuhinzutretenden Bedürfniſſen entſprechende Geſtaltungen treiben werde, daß er mit einem Worte ſeiner Grundanlage nach einer großen Zukunft entgegengreife. Gehen wir, um dieſe Ueberzeugung zu begründen, näher auf die Geſchichte ſeiner Entſtehung ein.

Neuerdings hat ſich ein ſeltſamer Streit über den Antheil erhoben, den einzelne wohlgeſinnte Männer an dem Zuſtandekommen des Zollvereines genommen haben; auch ſah man wohl ein Ueberſchätzen des einen in Verbindung treten mit dem Verkleinern der Theilnahme anderer. Gewiß weit entfernt das Verdienſt irgend Jemandes in einer ſo wichtigen vaterländiſchen Angelegenheit ſchmälern zu wollen, in der ja auch das geringſte Preis verdient, und ein ſolches in erſter Linie den deutſchen Fürſten und Staatsmännern, durch deren Geſinnung und unter deren Leitung die Vereinigung zu Stande gebracht worden, ſo

---

l'union commerciale allemande dans ses rapports avec la France (bei J. Roering im Haag, Jun. 1839) zu beweiſen, daß es Frankreich (eigentlich die Regierung der Reſtauration) und Rußland ſind, deren Politik in ſehr verſchiedenem Sinne den deutſchen Zollverein ins Leben gerufen habe und daß es dringendes franzöſiſches Intereſſe ſei die Erneuerung des Zollvereines zu verhindern, was vor dem 1 Januar 1840 geſchehen müßte. Auch Hr. Cargill in Newcaſtle ſieht in dem deutſchen Zollverein ein Werkzeug Rußlands, mittelſt deſſen in Europa wie in Aſien der Handelsgröße ſeines Vaterlandes der Todesſtoß bereitet werde: An examination of the origin, progress and tendency of the commercial confederation against England and France, called the „Prussian League.“ By W. Cargill. (London 1840.)

wie einigen unabhängigen ebenso einsichtsvollen als patriotischen Männern, die dafür mit Wort und That gewirkt haben, gern zugestehend, scheint mir doch, es liege jenem Streite eine schiefe Auffassung der Art zu Grunde, wie Völker umspannende Bildungen in das Dasein treten. Solche hängen wenig von dem Willen und Wirken Einzelner ab, sie werden von Niemanden gemacht, denn allem Gemachten fehlt der organische Keim, es bleibt ein Machwerk, hohl, geistlos, unlebendig, in sich nichtig: naturnothwendig entsprießen sie dem geistigen Grunde der Völker, wie die Pflanze dem Boden — wir fassen den Quell ein und trinken den Born, aber er entspringt dem dunkeln Erdenschooße. Sie müssen mithin in ihrem letzten Grunde auf die Kraft zurückgeführt werden, die in der Tiefe der Geschichte an allen geistig-organischen Schöpfungen wirkt und webt, auf die Vernunft oder den ewigen Geist der Geschichte: alle organischen Bildungen stehen mit der schaffenden Urkraft in Verbindung, ohne welche kein Leben, kein Wachsthum, und jede Pflanze, von jener abgelöst, verwelkt und stirbt hin. Darum gehört vor allem dazu bereiter Boden im Volke selbst, den der Geist befruchtet und in welchem er Keime treibt, so wie Umstände, Licht und Wärme und Luft, die das Aufsprießen und gesunde Wachsen dieser Keime begünstigen. Wo diese Bedingungen: der empfängliche Acker im Volke, der gereifte Gedanke in der Geschichte und die günstige Sonne in den Verhältnissen — wo sie fehlen, da werden auch die höchsten Anstrengungen scheitern.

Niemals hat ein erleuchteter Geist die Einigung Deutschlands mit glühenderer Begeisterung umfaßt, deren Nothwendigkeit tiefer und lebendiger ergriffen, mit größerem Eifer dafür gewirkt, als Wilhelm Gottfried Leibnitz in dem traurigen Zeitalter nach dem westphälischen Frieden, aus

welchem er und einige Gleichgesinnte wie Sterne in dunkler Nacht hervorblinken — dennoch ohne den geringsten Erfolg. Der Rechtszustand im Reiche schien seiner Auflösung rasch entgegenzugehen, die Reichsverfassung war im Friedensschlusse nicht hinlänglich ausgebildet, um Deutschland gegen innere und äußere Gefahren sicher zu stellen; der eine verzweifelte an der Herstellung einer deutschen Einheit, der andere setzte sich darüber weg, viele suchten in fremden Bündnissen einen Stützpunkt für die Selbständigkeit einzelner Gebiete. Leibnitz schrieb seine „Bedenken welcher Gestalt Securitas publica auf festen Fuß zu stellen;" er verzweifelte zwar an der Reichsverfassung, *) nicht aber an der deutschen Einheit, die wieder herzustellen und zu befestigen, wobei er mit dem Grunde der deutschen Spaltung, der kirchlichen, anhob, das höchste Ziel all seines Strebens war. „Deutschland," drückt er sich aus, „wird nicht aufhören, seines und fremden Blutvergießens Materie zu sein, bis es aufgewacht, sich recolligirt, sich vereinigt und allen Freiwerbern die Hoffnung abgeschnitten hat, es zu gewinnen." Darum schlägt er ein Rettungs-

*) „Es hat nie so schlecht gestanden," sagt er: „und hanget gewißlich des Corpus Imperii anjetzo kaum mit einem seidenen Faden zusammen, also daß wir uns ein wenig bewegen dürfen, ihn vollends zu zerreißen." Sodann kommt er auf die Thatsache zu sprechen, die Niemanden mehr ein Staatsgeheimniß sei, daß auf dem Reichstage, nach jahrelangen Sitzungen, mit aller Anstrengung nichts auszurichten, daß das oberste, das letzte Heilmittel ein vergebliches sei. Er sieht klar ein, daß das Reich einer traurigen Zukunft, seine wie unverbesserliche Verfassung ihrem unaufhaltsamen Schicksale entgegengehe; daß sich Zeiten der Trübsal für Deutschland vorbereiten, die nicht anders abzuwehren seien als durch anderweitige Einrichtungen und Verbindungen aller Guten zur Stütze der deutschen Einigkeit.

bündniß vor, innerhalb des Reiches: „Ich wünsche Gemüther zu finden, so endlich aufwachen, in sich gehen und erkennen, daß alsdann Jedem insonderheit wohl sei, wenn's insgemein wohl gehet, daß gemeine Ruhe ohne Einigkeit, Einigkeit anjetzo ohne Allianz, Allianz, so durch Gegenallianz nicht unterbrochen, ohne Impartialität und Jedermann gefälligen Zweck nicht zuwege zu bringen, da sie aber zuwege gebracht, mit Gottes Hülfe auch vermittelst aufs äußerste differirender Gemüther zu einem heilsamen Zweck und Ziel zu bringen sei.“ Und an einer andern Stelle ruft er aus: „Nun es lieget nur am Wollen, doch nicht nur Eines, auch nicht Aller, sondern Vieler.“ Auch fehlte es ihm nicht an Gleichgesinnten; sagt er doch selbst in der Zueignung einer Druckschrift *) an den Kurfürsten von Mainz, Johann Philipp, in nahem Bezug darauf: „der Himmel ist günstig, die Besten von beiden Seiten bezeigen Beifall, die Widerspänstigkeit Anderer dient nur dazu die Guten zu ermuntern; unvergleichliche Männer haben den Weg gebahnt und durch ihre gemäßigten Rathschläge den Hochmuth der Widersacher heruntergestimmt.“ Indem er in jener Zueignung den Kurfürsten als denjenigen begrüßt, dem Deutschland vornehmlich den Frieden verdanke und dem auch die Kirche den Frieden verdanken werde, wenn der Himmel seine Absichten segne, fährt er fort: „Es ist wahrlich ein größeres Werk, Federn als Waffen zur Ruhe zu bringen — Federn, sage ich, denen statt der Dinte so vieles Blut über Deutschland entströmt ist. Aber nichts ist unmöglich, wenn die Ge-

*) Dedicatio novae methodi discendae docendaeque Jurisprudentiae, in Leibnitii Oper. ed. Dutens IV. 3. p. 163. Siehe Neuere Geschichte der Deutschen von Karl Adolf Menzel. 9ter Band. 1stes Capitel.

müther der Mächtigen einstimmig sind; sie bedürfen nur eines Führers und Antriebes.“ Wahrhaft rührend ist es, mit welcher Innigkeit der edle Mann an diesem Gedanken festhängt, wie er keinen höhern Wunsch kennt als die gefährlichste Spaltung ausgefüllt, die immer stärker drohende Zersplitterung des Reichs abgewehrt zu sehen: „O möchte mein Leben, ruft er aus, bis zum äußersten Ziele sich ausdehnen, um die Wunde Deutschlands geheilt und die Eintracht der Fürsten unter gegenseitiger Umarmung frohlocken zu sehen! Dann wird den Tempeln ihr Schmuck, den Gemüthern die Liebe, der Nation ihre Kraft, den Fremden die Scheu, Allen aber die Wohlfahrt zurückkehren.“

Leibnitz sollte zwar noch Begebenheiten erleben, die seine unglücklichen Voraussagungen nur zu sehr bekräftigten; nicht aber die Zeit mehr, wo auch seine Hoffnung, sein innigster Wunsch sich zu erfüllen begannen. Damals war der Acker noch nicht bereitet, den seine Idee hätte befruchten können, diese in der geschichtlichen Entwickelung noch nicht gereift; endlich fehlten die glücklichen Umstände, die ihr Aufsprießen hätten begünstigen können: die Deutschen seiner Zeit, so wenig die Fürsten und Stände wie das Volk, waren noch nicht zu einem „heilsamen Zweck und Ziel“ zu vereinigen, dazu bedurfte es erst langer Erfahrungen, gemeinsamer Trübsal.

Zwischen damals und jetzt liegt eine inhaltschwere Geschichte, zwar nicht geschrieben mit dem Griffel der Größe, des Ruhmes und Glanzes, angefüllt vielmehr auf jeder Seite mit beschämenden Zügen unserer Schwäche, des Elendes und der Trauer, aber von unermeßlicher Bedeutung für unsere innere Entwickelung: Unglück erzieht Nationen wie Individuen. Darin besteht der große Unterschied, daß heute das Nationalbewußtsein in den Deutschen

lebendig geworden, daß das Bedürfniß inniger nationaler Einigung in allen Gemüthern geweckt iſt, keimt und wächst, in Fürſten wie in Unterthanen, wie im ganzen Volke; daß der geiſtige Boden im Volke bereitet, der aus der geſchichtlichen Entwickelung gereifte Gedanke jenen durch und durch befruchtet, und es demnach nur noch auf die günſtigen Umſtände ankam, damit das grüne herrliche Band deutſcher Einheit geknüpft werden konnte, wie es vor unſeru Augen geſchehen iſt. Wem wir dieß alſo verdanken? Nicht dem einen oder andern Menſchen: das Unglück, die Erfahrung ſelbſt pflügte den Acker in deutſchen Landen, das Aufblühen der Nationalliteratur ſäete das Korn, die Ideen der Einigung in die aufgelockerten Furchen, und das franzöſiſche Joch und der Nationalkrieg mit Frankreich bildeten den Regen und Sonnenſchein, durch deren Hülfe die edle Saat aufging.

Das Lebendigwerden des Gedankens von Leibnitz im deutſchen Volke ſelber, der Idee von der deutſchen Einheit, das bildet unſere wahre Errungenſchaft vom weſtphäliſchen bis zum Pariſer Frieden. Die Idee unſerer Nationaleinheit, die Erkenntniß ihrer Nothwendigkeit für die deutſche Entwickelung, alſo auch ſolcher Staatsbildungen, die ſie tragen und ſichern, das iſt die Mutter aller neuern deutſchen Bündniſſe, welchen Zweck ſie auch verfolgen. In ihr liegt auch der wahre Grund des Zollvereins, d. h. alſo in der geſchichtlichen Entwickelung überhaupt.

Wurzelt nun der Gedanke deutſcher Einigung in Zoll und Handel, in der unſer Bewußtſein mehr und mehr durchdringenden Idee von der Nothwendigkeit der deutſchen Einheit überhaupt, iſt er gleichſam nur ein Ausfluß dieſer allgemeinen Ueberzeugung, ſo erſcheint doch gerade ſeine Verwirklichung als das erſte Bedürfniß, ſeine Verkörperung als die Hauptgeſtalt und Form, in welche die allgemeine

Idee ſich gießen und in die Erſcheinung treten, die deutſche Einheit poſitiven Halt und Feſtigkeit gewinnen mochte. Waren nun auch noch die äußern Umſtände günſtig, ſo durfte man mit Gewißheit der nahen Verſtändigung über ein allgemein deutſches Zoll- und Handelsweſen entgegenſehen. In der That, ſie ließen ſich dazu ganz an.

Einmal wegen der Fortſchritte der Volkswirthsſchaft, ſowohl was Lehre als was Ausführung betrifft. Man befand ſich durchgängig auf dem Standpunkte des Smith'ſchen Induſtrieſyſtems, das abgeſehen von ſeinen Vorzügen vor den vorhergehenden Theorien, ſelbſt in ſeiner unfreien, d. h. unbeſchränkten Herrſchaft (man hat es ſeiner Zeit neben Napoleon geſtellt als den andern Monarchen der Welt) unſerm Vaterlande zum Vortheil gereichte; wobei ich übrigens ausdrücklich bemerken muß, daß dieſe Theorie in ihrer von aller geſchichtlichen Grundlage abgelöſeten Nacktheit, in ihrem Nichtbegreifen von Organismen, in ihrem Verſinken in eine atomiſtiſche Weltanſchauung, die leerſte von allen, trotz der vielen von ihr verfochtenen Wahrheiten und ihrer wiſſenſchaftlichen Conſequenz, für unſere Wohlfahrt höchſt gefährlich werden würde, wenn ausübende deutſche Staatsmänner blindlings ihr huldigen wollten. Doch hier kommt es vorerſt nicht auf den abſoluten Werth jener Lehre an, ſondern darauf, wie weit ſie deutſchen Intereſſen gedient hat, wie ſie engliſchen fortwährend dient. Sie beherrſchte nun, ich will nicht ſagen gerade die einſichtsvollſten Staatsmänner, aber doch durchgehends die Geiſter und die öffentliche Meinung, und ſie wirkte daher auch auf die Friedensſchlüſſe, auf die Verhandlungen am Wiener Congreſſe und auf die deutſche Bundesacte ein. Die öffentliche Geſittung ſelbſt ſchien gleichſam bei der allgemeinen Völkerverſöhnung auch die Förderung der Handelsfreiheit und der Verkehrserleichterung

nach allen Seiten und die laute Aussprechung darauf bezüglicher Grundsätze in den großen völkerrechtlichen Verträgen wie unabweisbar zu fordern. Belege dazu findet man fast in jedem Abschnitte der Wiener Congreßacte; schon im ersten Pariser Frieden kam man überein die Freiheit der Flüsse, d. h. die unbedingte Erlaubniß der Schifffahrt für jede Nation bis ins Meer auf allen Strömen, deren Gebiet verschiedenen Staaten angehört, als völkerrechtlichen Grundsatz aufzustellen; und wenn man derartige Beschlüsse in Bezug auf den Rhein und andere Ströme faßte, so konnte noch weniger sich irgend welcher Einspruch gegen die Forderung erheben, daß Deutschland sich seiner innern Zollschranken und Verkehrsfesseln entledigen möge. So kam denn der wichtige Artikel 19 der deutschen Bundesacte zu Stande, der die Verwirklichung des Gedankens deutscher Zoll- und Handelseinigung als nahe bevorstehend versprach.

Zweitens legte ein äußerer Drang, der fast an Zwang gränzte, die Verpflichtung auf, dem deutschen Nationalgefühle in jener Richtung zu entsprechen. Denn mit der öffentlichen Huldigung, die der Theorie über allgemeine Handelsfreiheit bewiesen ward, stund nach wie vor die Handelspolitik der nichtdeutschen Großmächte in schneidendstem Contraste: England, Frankreich, Rußland handelten schnurstracks gegen die verehrte Lehre des Smith, und steigerten nacheinander uns gegenüber ihr heimisches Manufacturschutzsystem, ja sogar die Zölle zum Schutze des Ackerbaues und der mit Landwirthschaft in Verbindung stehenden Thätigkeit. Nur wir stunden da im Innern gehemmt, nach außen schutz- und wehrlos, abhängig von der Handelspolitik des Auslandes, ihren feindseligen Maaßregeln preisgegeben. Dieser Lage mußte abgeholfen werden. Später komme

ich noch darauf zurück, wie ſie in verſchiedenen deutſchen Kreiſen, und unabhängig von einander, Beſtrebungen, Bittſchriften und Vereine von den unmittelbar dabei Betheiligten hervorrief, alle mit dem Zwecke ihr enthoben zu werden.

Endlich legte auch ein innerer politiſcher Drang den deutſchen Bundesſtaaten das Bedenken ans Herz, für die deutſche Einigung in Zoll und Handel ernſte Sorgfalt zu tragen: die Ueberzeugung nämlich, die jedem ſich aufdringen mußte, daß durchaus etwas im nationalen Sinne geſchehen müſſe, um die aufgeweckten Geiſter zu befriedigen, um dem erwachten Nationalbewußtſein eine Wirkungsſphäre, ein Organ ſeiner Thätigkeit zu eröffnen. Denn dieß Bewußtſein iſt eine Kraft, die man ſo wenig wie eine andere verurtheilen noch zwingen kann, ſich jeder Wirkung zu enthalten; die Macht aber, deren Anſprüche vor dem Geſetze gar keine Anerkennung und Berückſichtigung finden, bricht ſich auf ungeſetzlichem Wege Bahn und wird zur Feindin des Geltenden — die ſtarke Triebfeder gewaltſamer Umwälzung. Und auf welchem Felde nun hätte dem Nationalgeiſte zu jenem Zwecke ein wirkſameres und mehr beruhigendes Zugeſtändniß gemacht werden können als auf dem weiten des Zolls und Handels, das alle materiellen Intereſſen, die Wohlfahrt des Volkes und der Einzelnen umſpannt? Und mußten die Staatsregierungen ſich nicht um ſo mehr dahin geneigt fühlen, als großentheils ihre eigenen Mittel und Kräfte, ihre Macht und Stärke davon abhingen? Wie ſehr deutſche Regierungen jenen moraliſchen Drang gefühlt haben, zeigt auch die Denkſchrift: „Ueber die Politik Preußens“ vom Jahr 1822 (im Mai 1830 im Portfolio erſchienen), und beſonders die Denkſchrift des Grafen Bernſtorff vom 29 Januar 1831, die ſich

mit der Frage beschäftigt, durch welche Mittel die Ruhe im Innern von Deutschland für den Fall eines unvermeidlichen auswärtigen Krieges überhaupt sicher zu stellen, und wie die stattfindende Aufregung und Störung der Verhältnisse in andern deutschen Staaten zu entfernen sei. Darin wird der Grund der in Deutschland vorwaltenden Unzufriedenheit weit tiefer als in dem Eindrucke und den Nachwirkungen der französischen und belgischen Revolution von 1830 gesucht; schon lange vor dem durch diese Unruhen gegebenen Impulse habe sie notorisch in vielen Bundesstaaten geherrscht: „Zu den auf einzelne deutsche Staaten beschränkten Ursachen der Unzufriedenheit kommen ferner noch die mancherlei Mißverhältnisse hinzu, die als eine natürliche Folge der Trennung Deutschlands in viele Staaten vorzüglich dadurch fühlbar werden, daß sie sich gemeinsamen Einrichtungen und Anordnungen für das Ganze, deren Bedürfniß hier mehr, dort minder lebhaft empfunden wird, entweder durchaus hemmend entgegenstellen, oder dieselben dergestalt erschweren, daß sie nur unvollkommen ins Leben geführt werden können.“ Was die Wahl der Mittel belange, so seien nur solche Regierungsmaßregeln zulässig, welche mit der öffentlichen Meinung im Einklange stehen; das Hauptsächlichste aber sei die Gründung gemeinsamer Institutionen, besonders aber eines ganz Deutschland umfassenden Systems der Freiheit des Handels und Verkehrs, über dessen Mangel so sehr und allgemein geklagt werde und von welchem es nicht in Abrede gestellt werden könne, daß es auch für die Sicherstellung und Befestigung der Ruhe in seinem Innern von großem Werthe sein würde. Solche Gedanken finden sich in manchen Actenstücken wieder aus früherer wie aus späterer Zeit vor dem Zustandekommen

des großen deutschen Vereines: ein Beweis, daß auch jener politische Drang ein Beweggrund mehr dazu war.

Erscheinen demnach die äußeren Verhältnisse im Allgemeinen der Vereinigung günstig, so liegt die Frage nahe: warum dieselbe denn nicht sofort und statt stückweise nicht vollständig ins Leben getreten sei? Ich könnte allgemein antworten, es sei noch weit vom Keimen bis zum Blühen, und jede Frucht bedürfe Zeit zum Reifen. Indeß liegen auch zwei bestimmte Umstände vor, die zwar nicht einer deutschen Handelseinigung als solcher überhaupt, wohl aber ihrer alsbaldigen und vollständigen Durchführung entgegentreten und die wir ihrer Wichtigkeit wegen für unsere Entwicklung in Betracht ziehen müssen: die deutsche Bundesverfassung nämlich und die natürliche Eifersucht der einzelnen Staaten auf ihre Selbständigkeit, die Einzelsouveränetät. Beides steht in innigstem Bezug zu einander und war eben in diesem Zusammenhange stark genug, die Möglichkeit der Ausführung jenes Gedankens auf das Maaß zu beschränken, in welchem sie wirklich stattgefunden hat.

Der Bundestag bildet, allerdings nicht in Uebereinstimmung mit seinem Zwecke, keine Nationalvertretung, er hat mehr und mehr den Charakter einer bloßen Diplomatenversammlung angenommen, die lediglich die Wünsche der Bundesregierungen wahrzunehmen, deren etwaige Conflicte beizulegen hat, ja die bald nur errichtet worden zu sein schien, um jeden wo auch noch so nichtigen Angriff auf das monarchische Princip abzuwehren und die Erörterung sogenannter „staatsgefährlicher" Fragen zu unterdrücken. Darüber ist jetzt Jedermann im Klaren. Beweis genug die herabgestimmten Erwartungen von der Thätigkeit des Bundes und die bereits tief eingedrungene Volksthümlichkeit des Zoll-

vereines. Woher sollte denn auch eine größere Theilnahme des deutschen Volkes an jenem erwachsen, da die Ministerialtheorie des Bundesrechts den Ständeversammlungen jedes Einwirken auf die Entwickelung der Bundesverfassung im Allgemeinen oder auf das Verhalten ihrer Regierung insbesondere unbedingt abspricht? Diese allgemeine Richtung des Bundestags, die seinen leider nicht deutsch-nationalen, sondern europäisch diplomatischen Ursprung begleitet und hartnäckig an ihm haftet, wie ja selten nur solche Institutionen sich von den Bedingnissen ihrer Entstehung befreien — ich sage, diese den Wünschen und Bedürfnissen des Volkes sich entfremdende Richtung des Bundestags stund überhaupt schon der Einigung im Zoll und Handel geradezu entgegen; denn letztere betraf ja mehr die Interessen der Nation als der einzelnen Regierungen. Ehe es daher dem Bundestage möglich war eine deutsche Handelseinigung durchzuführen, hätte er vorher seine ganze Natur umgestalten, gleichsam in seine Form einen andern Geist und Inhalt gießen müssen. Freilich würde das deutsche Volk, durch die Erfahrung belehrt, welch großes Gut die Einheit der Interessen ist, wie unheilvoll aber, im Streite über die Mittel auch den Zweck aus dem Gesichte zu verlieren, ohne Eifersucht durch den Bundestag sich von der unmittelbaren Handelsgesetzgebung haben ausschließen lassen. So üben ja auch die Stände keinen unmittelbaren Einfluß auf die Vereinsgesetzgebung aus, das ständische Recht der Mitratification von Staatsverträgen besteht in der Ausübung fast nur dem Namen nach, selbst das wichtige auf die Bewilligung der Steuern bezügliche Recht der Stände ist nicht wenig beschränkt worden; aber diese Beschränkungen ständischer Gerechtsame werden nicht dem mon-

archiſchen Principe dargebracht, ſondern den nationalen Intereſſen, das Volk vermißt ſie nicht und ſein guter Sinn ſowohl wie die Intelligenz in Deutſchland wappnen es in ſolchem Falle gegen Mißtrauen; auch entſpricht den Opfern auf der ſtändiſchen Seite eine Selbſtbeſchränkung der Souveränetät auf der andern, ohne welche der Zollverein nicht minder als der deutſche Bund in ſeiner Ausbildung ſich gelähmt ſehen würde — eine Selbſtbeſchränkung der Gewalt übrigens, die wie jede in der Natur der Dinge begründete wiederum eine der ſtärkſten Stützen der Souveränetät wird und in Wahrheit eine Selbſterhöhung derſelben genannt werden darf. Solches auch auf den Bundestag angewandt, würde er deſſen ungeachtet durch eine von ihm bewirkte Handelseinigung Deutſchlands ſein Weſen ganz umwandeln; denn dieſes bedingt ſich mit der Natur des Zweckes, und die Intereſſen des Handelsbundes würden allmählich als die mächtigeren alle andern beherrſchen oder mit ihnen in ſtetem Kampfe liegen. Werden die Verhandlungen auf den Vereinstagen auch eben ſo wenig wie ſeit 1824 die Protokolle des Bundestags der Oeffentlichkeit übergeben, ſo hat die Verheimlichung doch für manche Fälle einen verſtändigen Grund, und ferner liegt es in der Natur der Sache, daß die Ergebniſſe der Berathungen bekannt werden müſſen; auch iſt die freimüthige Beſprechung in Handelsdingen unvermeidlich, wobei die Erfahrung, das unmittelbare Sichgeſtalten und Werden ihre unabweisbaren Rechte geltend machen: ſo aber bildet ſich die öffentliche Preſſe, wird ſie allmählich frei, an und mit den Dingen nämlich, nicht in abſtracter Weiſe durch Declamation, wofür nicht allein das Weſen der Preßfreiheit, ſondern auch die Geſchichte ſpricht, indem die Völker ſich ſtets in den Bildungen faſt unbedingter

Preßfreiheit erfreuen, welche ſie vorzüglich getrieben und gepflegt haben, und umgekehrt; wie die Deutſchen in Bezug auf Religion und Wiſſenſchaft, die Engländer in der Politik. Muß alſo nothwendig der deutſchen Preſſe ein neuer wichtiger Zweig der Discuſſion aus dem Zollvereine frei erblühen, ſo leuchtet ſchon aus dieſem Umſtande ein, daß von dem Bundestage in ſeiner gegenwärtigen Geſtalt niemals eine allgemeine deutſche Zolleinigung zu erwarten war.

Wie alſo der Bundestag nun einmal beſtund, hätte er ſich ſelbſt zuerſt umbilden, die deutſche Bundesverfaſſung umgießen müſſen, ehe er ſeinem Weſen fremde Bildungen ins Leben zu rufen vermochte: es gränzt aber die Forderung an die Unmöglichkeit, ein Körper ſolle ſich ſeiner eigenen Natur entäußern. Unglücklicher Weiſe gab es nun aber in Deutſchland kein verfaſſungsmäßiges Organ außer ihm; folglich konnte dem Mangel nur auf einem von der Bundesverfaſſung unabhängigen Wege abgeholfen werden. Wir ſtunden nach dem Pariſer Friedensſchluſſe ungefähr ſo wie nach dem von Osnabrück: unſere eigenen Angelegenheiten wurden in beiden durch Fremde mitberathen, beide gaben uns eine neue Verfaſſung, die ſich alſobald höchſt ungenügend und unvollkommen erwieſen; beidemale ſahen wir ein männliches Streben erwachen den Mängeln abzuhelfen. Das erſtemal ſcheiterte das Streben, wolle Gott nicht auch das anderemal! Wenn aber der preußiſche Zollverein ſich zu einem allgemein deutſchen erweitert, dann darf man darin die dem Bedürfniß entſprechende Vervollſtändigung der deutſchen Bundesverfaſſung ſehen: die Einſeitigkeit derſelben wird aufgehoben, die tiefe Lücke zwiſchen ihr und der Nation ausgefüllt, die deutſchen Geſammtintereſſen gewinnen

ein neues mächtiges Organ, ihre Einheit die festeste Grundlage, und die deutsche Verfassung wird alsdann anstatt hinzusiechen wie nach dem Münster'schen Frieden, vielmehr wachsen und aufblühen und die deutsche Entwickelung fortführen.

Natürlich fehlte es am Bundestage nicht an Versuchen, dem durch Art. 65 der Wiener Schlußacte zur fernern Berathung der Bundesverfassung gestellten Art. 19 der Bundesacte weitere Folge zu geben und die hier ausgesprochene Absicht der Contrahenten derselben zur Bildung eines sämmtlichen Bundesstaaten gemeinsamen Zoll- und Handelssystems ins Leben zu führen. Indeß alle scheiterten. Ueber die Unmöglichkeit am Bundestag etwas auszurichten, spricht sich die Denkschrift des Grafen Bernstorff vom 29 Jan. 1831 an den König von Preußen mit Klarheit aus. Indem sie einer von dem Herzoge von Sachsen-Koburg-Gotha mitgetheilten Denkschrift darin vollkommen beipflichtet, daß das beste Mittel die Ordnung in den deutschen Staaten wiederherzustellen oder zu erhalten, in der Gründung eines ganz Deutschland umfassenden Handelssystems bestehe, kann sie nur der Ansicht nicht beitreten, die Sache wieder an den Bundestag zu bringen. „Indem ich mich, heißt es darin, gegen eine Betreibung dieser hochwichtigen Angelegenheit durch den deutschen Bund und sein Organ, die Bundesversammlung, als gegen ein durchaus unpraktisches und zweckwidriges Unternehmen zu erklären habe, glaube ich hier die weit verbreitete und oft wiederholte Beschwerde berühren zu müssen, daß der deutsche Bund überhaupt nicht leiste, was das gemeinsame Interesse Deutschlands erheischt. Ungeachtet aller durch die Geschichte der letzten vierzehn Jahre hierzu gelieferten Belege, wäre es doch ungerecht, nicht dabei in Erwägung

zu ziehen, wie wenig dieſer Vorwurf zum Theil und namentlich inſofern begründet werden kann, als man vom Bunde Inſtitutionen und Anordnungen verlangt, wie nur die Einheit einer und derſelben Regierung in ihrer, über ein ganzes Land ausgedehnten kräftigen Wirkſamkeit ſie zu ſchaffen vermag. Man überſieht zu leicht, daß der Bund, anſtatt die hierzu unentbehrliche Kraft einer Einheit zu beſitzen, eine Zuſammenſetzung aus Bundesſtaaten bildet, von denen jeder auf Souveränetät Anſprüche macht, welche durch die Bundesacte garantirt ſind. Allerdings kann auch ein ſolcher Verein in den Fall kommen, für dieſe oder jene Anordnung eine vorübergehende gemeinſchaftliche Geneigtheit zu bezeigen, die man mit Erfolg zu benützen im Stande iſt; ſo z. B. jetzt ſeine Geneigtheit für die Vollendung der Organiſation des deutſchen Bundesheeres bei der drohenden Gefahr eines Bundeskrieges. Die Schöpfung eines allgemeinen deutſchen Zoll- und Handelsſyſtems oder irgend einer andern bleibenden Inſtitution ähnlicher Natur iſt dagegen eine Aufgabe, deren Löſung dem Bunde ſo lange unmöglich bleiben wird, als derſelbe nicht eine andere, von der jetzigen ganz verſchiedene Organiſation beſitzt. Hätte irgend einer der mächtigeren Bundesſtaaten auch verfaſſungsmäßig einen größern Einfluß in der Bundesverſammlung als gegenwärtig, wo keinem Bundesſtaate von den 70 Stimmen des Plenums mehr als vier, und von den 17 Stimmen des engern Rathes mehr als eine zukommt, ſo müßte man ſich doch von jedem Verſuche, die Begründung jener für Deutſchlands Geſammtintereſſe wünſchenswerthen Inſtitution durch den Bund zu betreiben, und hiezu die Initiative zu ergreifen, ſchon aus den obenbezeichneten allgemeinen und in der Natur des Bundes-

verhältnisses liegenden Gründen und noch mehr durch die bereits gemachten Erfahrungen zurückgehalten finden. Schon im Jahr 1816 scheiterte der in Folge der damaligen Mißernte angestellte, durch Preußens Zustimmung aufs lebhafteste unterstützte und durch große Popularität begünstigte Versuch, die Freiheit des Verkehrs mit den unentbehrlichsten Lebensbedürfnissen im ganzen Umfange des Bundes mittelst Bundesbeschlusses einzuführen. Und gewiß würden die mehrjährigen Berathungen über gemeinsame Zolleinrichtungen, wozu süd- und mitteldeutsche Staaten sich im Jahr 1820 in Darmstadt vereinigten, anstatt ihrer damaligen gänzlichen Erfolglosigkeit keinen befriedigendern Ausgang gehabt haben, wenn sie am Bundestage unter Theilnahme aller übrigen Bundesregierungen geführt worden wären."

Preußen, weit entfernt der Förderung jener Angelegenheiten durch den Bund unter der Hand entgegenzuwirken, um das Verdienst sich selbst anzueignen, wie man vom Auslande her hat den Verdacht erregen wollen, hat vielmehr aus seiner Ansicht von der Unersprießlichkeit solcher Verhandlungen am Bundestage so wenig ein Geheimniß gemacht, daß es dieselbe in der Erklärung vom 25 Oct. 1832 ganz im Sinne jener Denkschrift am Bundestage selbst vortragen und motiviren ließ. Wie die frühern Versuche, trugen auch die Anträge Hannovers im Jahr 1832, begleitet von der sächsischen und der hamburgischen Erklärung, beim Bundestage keine Früchte — nichts geschah um eine Bundesgesetzgebung über das Zollwesen anzubahnen. Nur noch ein Antrag ward in den Wiener Ministerialconferenzen im Jahr 1834 gestellt, dahin gehend, dem Artikel 19 der Bundesacte weitere Folge zu geben 1) durch Herstellung eines zusagenden, jegliches

Mißtrauen entfernenden Rechtszustandes hinsichtlich der Verkehrsinteressen, welche gemäß des Bundesverhältnisses oder ausdrücklicher Verträge den Schutz des Bundes anzusprechen berechtigt sind; 2) durch unermüdete Sorge, dem deutschen Verkehrsleben im Innern wie nach außen jede positive, durch gemeinsames Mitwirken aller Saaten und Staatenvereine zu erreichende und vollständig nur durch dieses erreichbare Entwickelung zu verschaffen — ein Antrag, der von Hannover ausgehend offenbar im englischen Interesse geschah, was genugsam aus seiner Fassung, aus der Zeit seiner Eingabe und aus dem ganzen Verhalten Hannovers einleuchtet, der aber, ungeachtet der beschlossenen allseitigen Instructionseinholung nicht nur ganz erfolglos, sondern auch, so viel bekannt, der einzige seitdem geblieben ist. Dem Bundestage gelang es nicht einmal über den Waarendurchzug von einem Bundesstaate durch den andern in einen dritten gleichmäßige oder überhaupt nur irgendwelche Grundsätze festzustellen, wie sehr die Noth auch drängte; heißt es doch in einer am 24 Mai 1832 dem Bundestage von sechs Bundesregierungen übergebenen amtlichen Schrift: „Betrachtet man die geographische Lage beinahe aller deutschen Bundesstaaten, so kann nicht möglich gedacht werden, ein Bundesmitglied dürfe sich über alle nachbarlichen Verhältnisse hinaussetzen und unter dem Titel: „ein jeder Staat könne in seinem Gebiete thun, was ihm gutdünke", für seine Mitverbündeten nichts über die Gränze lassen, oder was dem gleich kommt, den Durchgang mit unerschwinglichen Abgaben belegen; immerhin mag ein Staat den Eingang von Waaren in sein Gebiet zum Verbrauch mit beliebigen Abgaben belegen, den bloßen Durchgang von Waaren in andere Bundesstaaten

aber verbieten oder mit einer dem Verbote gleichkommenden Abgabe belegen, dieß hieße Aufheben der unabhängigen Coexistenz anderer Bundesstaaten.“

Dahin mußte es kommen, daß die einzelnen Staaten durch Uebermaß eines für Selbständigkeit gehaltenen Getrenntseins sich endlich in ihrem unabhängigen Nebeneinanderbestehen ernstlich bedroht sahen; nur der in sich abgerundete österreichische Kaiserstaat war weniger davon betroffen; er allein konnte ein selbständiges Handelssystem für sich verfolgen. Aber es hatte bis zur Erkenntniß hiervon eines langen Kampfes mit der Eifersucht der Einzelsouveränetäten bedurft. Noch im Jahre 1832 ward in einer süddeutschen Kammer lebhaft darüber geklagt: das Widerstreben der meisten Bundesregierungen gegen jede gesetzliche Beschränkung ihrer Souveränetät im Interesse der Gesammtheit erschwere das Zustandekommen gemeinnütziger Anordnungen, die bestehende Bundesverfassung sei in dieser Beziehung mangelhaft geblieben; längst habe man auf eine gemeinschaftliche Nationalvertretung, mit Rücksicht auf die Volkszahl der einzelnen Staaten, als auf eine wesentliche Ergänzung der Bundeseinrichtungen hingewiesen, ein Mittel zugleich für die unentbehrliche Ausgleichung des Stimmverhältnisses der größern Vereinsstaaten zu den kleinern; wem größere Kraft verliehen, der sei auch zu einer ausgedehntern und umfassendern Wirksamkeit berufen, und völlige formelle Rechtsgleichheit bei gänzlicher Verschiedenheit der Kräfte und Fähigkeiten sei eine wirkliche Ungerechtigkeit. — Auch im zweiten Theile der Denkschrift vom 29 Jan. 1831 wird dieses Hindernisses gedacht: man könne sich nicht leicht des Wunsches erwehren, daß Deutschland durch ein festeres gemeinsames Band, als ihm die jetzige Bundesverfassung gewähre, möchte zusammengehalten sein; während dieß Ziel auf verschiedenen Wegen

aber selten mit wahrhaft praktischem Sinne gesucht werde, habe die preußische Regierung eine Annäherung zu demselben in der Beförderung einer zutrauensvollen Coexistenz der deutschen Staaten erleichtern und bisher nur durch ein dieser Ansicht entsprechendes Verhalten zur allmählichen Hervorbringung und Ausbildung eines wünschenswerthen politischen Gesammtzustandes von Deutschland beitragen zu müssen geglaubt. „Ohne die Hoffnung auf frühere oder spätere Erfüllung des fraglichen Wunsches aufzugeben, bin ich der Meinung, daß in dieser Beziehung die Wirkung der Zeit auf den Geist der deutschen Regierungen abzuwarten sein wird. Wenn dieselben, durch eigene Erfahrung belehrt, einst aufgehört haben werden, in Anordnungen, die nichts als das gemeine Beste Deutschlands zu begründen oder zu erhöhen bestimmt und geeignet sind, nur Beschränkungen ihrer Souveränetät zu sehen und zu scheuen, wenn sie in ihrem richtig verstandenen Interesse Antriebe finden, freiwillig dazu die Hände zu bieten, alsdann erst wird die Zeit zu einer den Grundsätzen Preußens angemessenen Verwirklichung eines bessern Zustandes der deutschen Bundesverfassung die völlige Reife erlangt haben."

Wie die mangelhafte Bundesverfassung und die Hoheitseifersucht vereinigt gegen das Zustandekommen eines Deutschland umfassenden Handelssystemes wirkten, beweist besonders noch der Umstand, daß das Ausland gleich nach dem Entstehen des preußisch-bayerischen Zollvereins gegen diesen allerlei geheime Minen eröffnete und im Namen der von ihm bedrohten selbständigen Stellung der einzelnen Bundesstaaten plötzlich einem Bundeshandelssysteme das Wort redete, wohl erkennend, daß die Verhandlungen, erst wieder auf den Bundestag hingeleitet, wenig von einem deutschen Handelssysteme besorgen ließen. Von England ist noch so eben, von Frankreich früher die

Rede geweſen; Rußland blieb nicht zurück. Das Portfolio theilt eine ruſſiſche Denkſchrift mit (mehrmals ins Deutſche überſetzt und mit Anmerkungen begleitet), die im J. 1834 an einige deutſche Höfe gelangt ſein ſoll und die jedenfalls bezeichnend iſt. Sie leitet aus der financiellen Lage der deutſchen Mittelſtaaten ihre Geneigtheit her, in den preußiſchen Vorſchlag eines gemeinſamen Zollſyſtems einzugehen. Dagegen ſei den Unterthanen dieſer Staaten die Verbindung in demſelben Maße unerwünſcht geweſen; fürchtend durch die preußiſchen Manufacturen erdrückt zu werden, hätten ſie allgemeine freie Bewegung des Handels in dem ganzen Bundesgebiete verlangt; die conſtitutionellen Vereinsregierungen ſeien augenblicklich ihren Kammern gegenüber in die größte Verlegenheit gerathen. Hinter dem mercantiliſchen Scheine des Vereines liege eine höhere politiſche Bedeutung verborgen, die von franzöſiſchen Blättern richtig vorausgeſagt worden (!); denn bei den ſchwierigen Finanzverhältniſſen der meiſten deutſchen Staaten würden die Regierungen abhängig von den Einflüſſen, die auf ihre Finanzen wirken, und da der Zoll ein ſo wichtiger Zweig der Einkünfte, ſo gewänne Preußen durch ſein Zollweſen weſentlichen Einfluß auf die Finanzverhältniſſe aller dem Vereine einverleibten Staaten; wegen der innigen Beziehung zwiſchen financiellen und politiſchen Intereſſen könne es daher nicht fehlen, daß dieſe Staaten, in Bezug auf einen Theil ihrer Einkünfte von Preußen abhängig, in politiſcher Hinſicht eben ſo abhängig werden müßten. Solche Abhängigkeit trete freilich im Frieden nicht beſonders hervor, aber bei ausbrechendem Kriege müſſe ſie von großer Wichtigkeit ſein. Nur die Paſſivität der öſterreichiſchen Regierung und die Beſorgniß eines Zwiſtes mit Preußen können die Gleichgültigkeit erklären, mit welcher jener Staat die preußiſchen Beſtrebungen

betrachtet habe. Eben darum sei aber von dieser Seite keine Sicherheit für die Unabhängigkeit der minder-mächtigen deutschen Staaten zu erwarten. (Natürlich bleibt dann nur Rußland zu ihrem Beistande übrig!) Doch ließe die Opposition, die in allen den kleinen deutschen Staaten durch die Bedrückung ihres Gewerbfleißes gegen Preußen entstehen werde, hoffen, daß der Zollverein früher oder später sich auflösen, und daß ein neues allgemeines Zollsystems unter der Leitung des deutschen Bundes werde eingeführt werden, wodurch doch jedenfalls erstens die Unabhängigkeit der kleinern deutschen Staaten gewonnen sei, zweitens ihre financielle Emancipation von Preußen und drittens eine große politische Macht für den deutschen Bundestag.

Doch die Zeit hat schon die schlaue Berechnung Lügen gestraft: keine auf Auflösung des Zollvereines zielende Thätigkeit deutscher Regierungen ist seit 1834 nachzuweisen, vielmehr ist seine Prüfungszeit glücklich überstanden, seine Dauer verlängert worden, und seine Gränzen erweitern sich mehr und mehr; seit den Religionskriegen erfreut sich Deutschland keiner Periode ähnlicher Entwickelung seiner Industrie und Macht, noch ähnlicher Ausbreitung seines Handels, und statt daß sich den Vereinsstaaten eine größere Abhängigkeit in Folge des Verbandes irgendwie fühlbar machte, erstarkt die Ueberzeugung in ihnen, daß sie gerade im deutschen Handelsbunde die wesentliche Stütze ihrer Selbständigkeit gewonnen haben; von dem deutschen Volke endlich wird die Einheit in Zoll und Handel als moralisches und materielles Bedürfniß zugleich anerkannt und nichts eifriger gewünscht als die organische Ausbildung der Vereinsinstitutionen — jede Art örtlicher Eifersucht verschwindet in dem Bunde der großen nationalen Interessen. Der Plan der russischen Denkschrift,

nämlich den Bundestag oder die deutschen Mittelstaaten einem russischen Protectorate zu unterwerfen, weiter entwickelt und ausgeputzt in der „Europäischen Pentarchie," kann heute nur noch dienen, um den Deutschen die Augen zu öffnen, „und um über die Möglichkeit des Entwurfes den Schrei des Unwillens hervorzurufen, der die Unmöglichkeit der Ausführung bezeugt;" *) denn Gott sei Dank, bei keinem der etwas zu verlieren hat, und wäre es nur die Erbschaft des deutschen Namens, wird jemals die Idee einer undeutschen, einer russischen Schutzherrschaft Anklang finden können, auch wenn nicht der Jammerruf, der täglich aus dem unglücklichen Polen mahnend über Europa dringt, jedem fühlenden Wesen deren Werth zu Gemüthe führte.

Aus Allem stellt sich für die Entwickelung unseres Gegenstandes folgendes heraus: die deutsche Handelseinigung, obschon als unumgängliches Bedürfniß allgemein gefühlt und obwohl die Zeit reif, die Umstände im Allgemeinen günstig dazu sind, kann wegen der mangelhaften Verfassung des deutschen Bundes durch das Organ desselben, die Bundesversammlung, nicht zu Stande kommen; dem Bedürfnisse als einem unabweisbaren muß also außer oder neben der letztern (wohlverstanden übrigens, nicht gegen die Bundesacte, sondern in Uebereinstimmung mit ihr) entsprochen werden, und dieß wird endlich auch den Mängeln der Bundesorganisation selber abhelfen, deren Ergänzung und Vervollständigung bilden.

Wir werden also vorerst die Bundesstaaten eine Menge von Versuchen zu mehr oder minder umfassenden Einzelvereinen im Zoll und Handel machen sehen; doch natürlich

*) „Zur Geschichte des deutschen Zollvereins" von Dr. E. F. Wurm. Jena 1841.

so, daß letztere in Einklang mit der Bundesverfassung stehen, als die allgemeine Einigung bloß vorbereitend und besonders jeglichen mit der Bundesverfassung unverträglichen Einfluß des einen oder andern Staats ausschließend. In der That, es entstanden verschiedene Zollvereine in Deutschland, der thüringische, süddeutsche, hannover'sche, holstein'sche ꝛc., und alle darauf bezüglichen Verträge enthalten eine Bestimmung, welche ihre Dauer für den Fall einer größern Vereinigung beschränkt. In unserm Zollvereinigungsgesetze lautet diese wie folgt: die Verabredung über die Dauer des Vertrages wird jedoch nur für den Fall getroffen, „daß nicht in der Zwischenzeit sämmtliche deutsche Bundesstaaten über gemeinsame Maßregeln übereinkommen, welche den mit der Absicht des Art. 19 der deutschen Bundesacte in Uebereinstimmung stehenden Zweck des gegenwärtigen Zollvereines vollständig erfüllen.“ Auch am Schlusse desselben wird noch ausdrücklich die Absicht des Art. 19 als mit dem Zwecke des Vereines, nämlich nach Art. 1 des Vertrages: Beförderung des Handels und gewerblichen Verkehrs in Deutschland durch Verbindung zu einem gemeinsamen Zoll- und Handelssysteme, vollkommen übereinstimmend bezeichnet. So ward auch in den besondern Gestaltungen die Richtung zu der höhern allgemeinen festgehalten, welche in dem Bewußtsein des deutschen Volkes als tiefes Bedürfniß lebt.

Indeß mußte sich bald unter jenen Versuchen zur Gründung besonderer Handelsbündnisse jedem die Ueberzeugung aufdringen, daß durch die kleinern Bundesstaaten wenig zu erreichen sei, am wenigsten ein dem Bedürfnisse nur irgend entsprechendes wirksames Handelssystem. Die nördlichen Staaten stünden unter englischem Einflusse, die mittlern und südlichen waren von den Meeren und großen Handelssitzen getrennt; selbst Bayern, das ganz

besonders continentale Gebiet Deutschlands mit mercantil nicht minder als politisch geschlossenen Gränzen und Naturverhältnissen konnte auch bei bestem Willen und Eifer nimmer einen starken Handelsbund in Deutschland organisiren, an dessen Spitze es gestanden, wogegen ihm in einem größern Vereine als dritter deutscher Macht und eben so auch seiner geographischen Lage wegen unter allen Umständen eine bedeutsame Stellung zufallen muß. Das ward klar, Bedeutendes konnte nicht zu Stande kommen, so lange nicht entweder Oesterreich oder Preußen an die Spitze eines Vereines treten: nicht bloß gaben sie an sich diesem ein weites Gebiet, ein großes Gewicht, sondern sie eröffneten ihm auch das Meer, im Süden oder im Norden. Oesterreich hielt sich zurück. Preußen trat zwar hervor, alle nöthigen Vorbereitungen mit Vorsicht ins Werk setzend, aber die Mittelstaaten zeigten Scheu in das preußische System einzugehen. Sogar ward die Ansicht laut, der eigentliche Zweck des sogenannten mitteldeutschen oder thüringischen Handelsvereines bestehe darin, den Wirkungen und einer weiteren Verbreitung der Grundsätze Einhalt zu thun, durch deren Anwendung Preußen seit der Einführung des Zoll- und Steuersystems vom J. 1818 zu Handelszollvereinen die Hand geboten und auf Verwirklichung der Hoffnung allgemeiner Verkehrsfreiheit für ganz Deutschland hingestrebt hatte, ungeachtet es in financieller und zum Theile auch in staatswirthschaftlicher Hinsicht dabei Opfer zu bringen hatte. Indeß drängten mehr und mehr das Bedürfniß, die öffentliche Meinung; der thüringische Verein, von fünfzehn deutschen Staaten geschlossen, eine Verbindung ihrem Ursprunge wie Wesen nach schwach, fing bereits an sich factisch von selbst wieder aufzulösen, und Preußen erfuhr die Genugthuung, daß sein Bestreben bei aller anfänglichen Mißdeutung und bei

allen Hinderniſſen, die ihm in den Weg gelegt wurden, je länger je mehr Anerkennung und entgegenkommende Unterſtützung in Deutſchland fand.

Das Zuſtandekommen eines ſtarken deutſchen Handelsbundes war alſo zunächſt an das Verhalten Oeſterreichs und Preußens geknüpft. Man hat das beider Staaten getadelt, ſeltſam genug, weil der eine die Entſcheidung ergriff, der andere nicht: Oeſterreich zieh man gedankenloſer Gleichgültigkeit, Preußen ſelbſtſüchtiger Abſichten, des Strebens nach vorherrſchendem Einfluſſe in Deutſchland. Beide Vorwürfe erweiſen ſich als gleich unbegründet, wenn man nur auf die Lage jener Mächte einen Blick zurückwirft. Denn nicht aus Gleichgültigkeit hinſichtlich ſeines Einfluſſes im Reiche, ſondern weil es ſich wegen ſeiner Lage und Verhältniſſe weniger gedrungen und berufen fühlte financielle und andere Opfer der deutſchen Handelseinigung zu bringen, ließ Oeſterreich den preußiſchen Zollverein ohne feindſelige Eiferſucht ins Leben treten; und Preußen brachte jene Opfer nicht aus Ehrſucht, ſondern aus Bedürfniß. Erſteres bildet ein wohlabgerundetes großes Reich mit ſelbſtändigen Stützpunkten für innern und äußern Verkehr, fähig in ſich ſelbſt noch jedes für die Entwicklung ſeiner innern Hülfsquellen vorerſt nöthig befundene Handelsſyſtem durchzuführen; letzteres iſt in zwei Hälften und mehrere Parcellen geſchieden, mit vielgewundenen, ſchwer zu überwachenden zerriſſenen Gränzen, allwärts in abhängigen Beziehungen zu deutſchen Nachbar- und Küſtenländern, ſo in ſich noch wenig geeignet zur Durchführung eines großartigen, alle ſeine Hülfsmittel, Kräfte und Fähigkeiten entwickelnden Handelsweſens. Preußen hatte nicht nur das Bedürfniß, ſondern auch den Beruf den entſcheidenden Schritt zu thun und an die Spitze eines deutſchen Zollvereins zu treten:

seine breite Lage gegen Frankreich und gegen Rußland macht es zu einem Hauptwächter Deutschlands im Osten und Westen, so mußte es seine beiden Theile zu verbinden und sich dadurch nach beiden Seiten zu stärken und zu befestigen suchen; seine Lage an der Ostsee und an den meisten deutschen Strömen gibt ihm die Aufgabe einen wichtigen Theil der deutschen Handelsinteressen unmittelbar zu überwachen; seine Bevölkerung gehört, mit Ausnahme der polnischen Provinz, durchaus deutschen Stämmen an — das ganze Gewicht der öffentlichen Meinung, der Drang der im deutschen Volksthume erwachten Ideen mußte ungleich stärker auf Preußen einwirken als auf Oesterreich; endlich ist der Gang des großen Handels in Deutschland mehr auf den Norden als auf den Südosten hingewiesen, dorthin laufen seine meisten Flüsse, die längsten Seegestade, die meisten natürlichen Abzugswege, dort liegen seine meisten Häfen und großen Märkte, dorthin besonders hat es seine Verbindungen nicht bloß mit dem Norden, sondern auch mit Amerika, den tropischen und allen fernen überseeischen Ländern — also auch hierin lag eine Aufforderung für die norddeutsche Großmacht.

Was aber zu Gunsten Preußens den Ausschlag gab, war das preußische Handels- und Zollsystem selbst; in dieser Hinsicht hat man mit Recht gesagt, die preußische Zoll- und Steuergesetzgebung vom Jahr 1818, auf welche ich später umständlich zurückkommen werde, bilde die unumgängliche Bedingung des Zollvereines. Vor 1818 war Preußen wie Oesterreich im Innern von Zollinien und mancherlei Verkehrsschranken durchschnitten, sein östlicher Theil hatte ein anderes Steuer- und Zollwesen als sein westlicher, eine Menge Zollstätten bestanden im Binnenlande; nicht bloß der Staat, auch Städte und selbst Einzelne hatten altes Recht auf besondere Steuererhebung.

Unter solchen Umständen konnte natürlich weder die eine noch die andere Großmacht einen Verein mit andern Bundesstaaten bewirken, vorher mußte sie in ihrem eigenen Gebiete ein gleichmäßiges Zoll- und Handelssystem durchführen. Dieß geschah von Preußen durch den allgemeinen Zolltarif vom Jahr 1818, *) der im Wesentlichen der Tarif des Zollvereines geblieben ist; mit seiner Einführung ward die Bahn gelichtet, das Gesetz selbst lud die übrigen Bundesstaaten ein sich dem neuen Systeme unter den etwa für nöthig befundenen Veränderungen anzuschließen. In Oesterreich hingegen dauern die innern Zollinien, obwohl für den Verkehr allmählich sehr gemildert, neben einer ungleichen Besteuerungsweise zwischen den verschiedenen Provinzen und Königreichen noch fort, und damit auch ein wesentliches Hinderniß für einen österreichischen Zollbund. Niemand wird aber auch hier verkennen, daß die kaiserliche Regierung eine weit schwierigere Aufgabe zur Herstellung einer völligen Zolleinheit im Innern zu lösen hat als Preußen, zumal wenn man die Quellen der Staatseinkünfte in den verschiedenen Ländern mit in Betracht zieht; sie war nach jeder Richtung beschränkter, sie hatte

*) Das betreffende Gesetz ist vom 26 Mai 1818; ihm folgten bald mehrere Ergänzungsverordnungen; alle inneren Schranken, Unterschiede und eigentlichen Zölle wurden aufgehoben; der Staat verzichtete auf seine eigenen Einkünfte aus den Binnenzöllen und entschädigte die Gemeinheiten oder Einzelnen, die ein Recht oder Einkommen einbüßten. Natürlich mußten Gesetze über eine gleichmäßige Besteuerung mit dem erstern in Verbindung treten; das hauptsächlichste ist vom 8 Februar 1819; es belastete mit einer Art Erzeugungssteuer noch das Malz, den Weinmost, Branntwein und Tabaksblätter, also die Getränke und den Tabak; Schlacht- und Mahlsteuer blieben ungefähr wie vorher.

mit verschiedenen Nationalitäten, mit fest constituirten und geschiedenen Provinzen zu thun; sie konnte kein allgemeines Steuersystem einführen, wie zweckmäßig, mild und die Lasten gleichvertheilend es auch eingerichtet sei; in der Unmöglichkeit, in einigen Gebieten gesetzlich eine neue Steuer einzuführen, erlaubten auch ihre Finanzen nicht andere bestehende ohne Ersatz zu opfern; ja volkswirthschaftliche Interessen und die Gerechtigkeit verlangen dringend die Aufrechthaltung der Zollinie gegen Ungarn, so lange dieses sich der Einführung jeder Grundsteuer widersetzt.

Aus den Verhältnissen selbst leuchtet also klar ein, daß von den beiden deutschen Großmächten nur Preußen vorerst geeignet und berufen war, an die Spitze eines zu bildenden deutschen Handelsbundes zu treten.

Natürlich mußten die Preußen benachbarten oder von ihm eingeschlossenen Bundesstaaten zunächst den Wunsch fühlen sich seinem Zollsysteme anzuschließen. Eine besondere Aufforderung dazu lag auch noch in den vortrefflichen im neuen Zolltarife aufgestellten Grundsätzen. Dieser ist nämlich ein gemäßigter Schutztarif und bestimmt die Zollsätze meist nach dem Gewichte, nicht nach dem Werthe, belastet also am höchsten die eingehenden Gegenstände des gemeinen Verbrauchs, die jedes Land am leichtesten selbst verfertigen kann. Eine Bestimmung, die gerade die deutschen Nachbarstaaten empfindlich treffen mußte: diese hatten neben der Ausschließung von den englischen, französischen und österreichischen Märkten nun auch die von den preußischen zu tragen, und zwar gewöhnlich gerade in ihren wichtigsten Erzeugnissen. Waren die preußischen Gewerbtreibenden beruhigt worden, so erhob sich jetzt ein um so größerer Nothruf unter den Fabricanten der übrigen deutschen Länder, die, nachdem kurz vorher

noch Oesterreich die Einfuhr von deutschen Erzeugnissen, namentlich von oberschwäbischer und bayerischer Leinwand erschwert hatte, sich nach allen Seiten in ihrem Absatze auf kleine, selbst wieder durch kleinere Mauthlinien von einander getrennte Länderstriche beschränkt sahen. Dieser Nothstand veranlaßte unmittelbar einen ebenso merkwürdigen als wirksamen Privatverein von fünf bis sechstausend deutschen Fabricanten und Kaufleuten. Er ward im Jahr 1819 auf der Frühlingsmesse zu Frankfurt am Main gestiftet, zu dem Zwecke, einerseits die Aufhebung aller innern deutschen Mauthketten, andererseits die Gründung eines gemeinsamen deutschen Handels- und Zollsystemes zu erwirken. *) Alsbald überreichte er eine Eingabe an den Bundestag, worin die Nützlichkeit und Nothwendigkeit der von ihm in Vorschlag gebrachten Maßregeln nachge-

*) Der Verein gab sich eine förmliche Organisation und überreichte seine Statuten dem deutschen Bundestage und sämmtlichen Bundesregierungen zur Bestätigung; in jeder deutschen Stadt ward ein Local-, in jedem Lande ein Provincial-Correspondent erwählt, die wie alle Mitglieder verbindlich waren für den Zweck des Vereines nach Kräften mitzuwirken; Nürnberg, zum Centralort des Vereines erkoren, ward ermächtigt einen Centralausschuß zu erwählen, welcher die Geschäfte unter dem Beistande eines Consulenten, wozu Dr. Fr. List, einer der Haupturheber des Vereines, ernannt worden, zu leiten hatte; jedes Jahr ward auf der Frankfurter Messe eine allgemeine Versammlung abgehalten, welcher der Ausschuß einen Rechenschaftsbericht erstattete, und in einem wöchentlichen Vereinsblatte: „Organ des deutschen Handels- und Fabricantenstandes" wurden die Verhandlungen und Maßregeln des Ausschusses bekannt gemacht und Vorschläge, Abhandlungen, Bemerkungen, die Zwecke des Vereines betreffend, mitgetheilt. — S. das vortreffliche Buch von Dr. Friedrich List: „das nationale System der politischen Oekonomie. Stuttgart und Tübingen."

wieſen wird, und ſein leitender Ausſchuß zu Nürnberg beſchickte ſofort die deutſchen Höfe und zuletzt den Miniſtercongreß in Wien (1820) durch eine Deputation. Letztere trug nicht wenig dazu bei, daß auf dem Congreſſe mehrere der mittlern und kleineren deutſchen Staaten übereinkamen, über eine Zolleinigung beſondere Verhandlungen in Darmſtadt zu pflegen, ſo daß auch jener Fabricantenverein hierdurch wie durch ſein ganzes Wirken das Zuſtandekommen namentlich einer Vereinigung zwiſchen Würtemberg und Bayern und mittelbar das des deutſchen Zollverbandes gefördert hat.

Indem nun ſo die Hinderniſſe allmählich weggeräumt wurden und ſich von allen Seiten die Wege vorbereiteten, auf welchen das Ziel, die Einigung, zu erreichen war, glaube ich genügend dargethan zu haben: der Zollverein ſei aus den unabweisbaren Bedürfniſſen unſeres Volkes und der Zeit herausgewachſen, und zwar ganz den gegebenen Verhältniſſen und Umſtänden entſprechend, langſam und mühevoll, und wie es nicht anders geſchehen konnte; alſo daß ſeine Wurzelung unabhängig von dem Einzelnen und Zufälligen in dem Geiſte der Geſchichte ſelber begründet iſt und ſeine Erſcheinung, wie jede andere welthiſtoriſche, als eine ſelbſtändige Bildung daſteht, mithin auch für die Zukunft Deutſchlands, für alle ſtaatlichen Geſtaltungen, denen wir entgegen gehen, von höchſter Bedeutung zu werden verſpricht. Der Vollſtändigkeit halber bleibt mir noch Einiges aus der äußern Entſtehungsgeſchichte des Zollvereines nachzuholen übrig.

Sogleich mit der Durchführung der Geſetzgebung von 1818 begannen ernſtliche Unterhandlungen über einen Zollanſchluß zwiſchen Preußen und den ihm enclavirten Bundesſtaaten oder Gebietstheilen anderer. Sie waren ſchwieriger Art; der Vertrag mit Anhalt-Köthen beſonders,

der auch auf Regale und Besteuerung namentlich wegen des Salzes Rücksicht zu nehmen hatte, kam erst nach langen peinlichen Erörterungen zu Stande; die meisten Enclaven (souveräne Staaten oder Gebietstheile solcher) ließen sich erst seit 1822 zum eigentlichen Anschlusse bereitwillig finden. Doch schreibt sich der Vertrag mit Schwarzburg-Sondershausen, der das Muster aller übrigen bildete zwischen Preußen und den Enclaven, schon vom 25 Oct. 1819. Indeß war von den Bestimmungen dieser Verträge noch ein großer Schritt bis zu der ganz unabhängigen, völlige Gleichstellung erheischenden Haltung, in welcher dann zunächst Darmstadt mit Preußen unterhandelte und abschloß. Der erste Schritt zu Verhandlungen mit einem nicht enclavirten Bundesstaate geschah 1826 und zwar von darmstädtischer Seite, nachdem Darmstadt sich um ein süddeutsches Bündniß vergebens bemüht und auch noch ganz zuletzt mit Würtemberg keinen festen Vereinigungspunkt hatte finden können.

Wie oben schon angedeutet, wurden bei Gelegenheit der Wiener Ministerialconferenzen, aus welchen die Schlußacte des deutschen Bunds hervorging, Baden und Nassau von der darmstädtischen Regierung zu gemeinsamen Berathungen über die Handelsverhältnisse aufgefordert; noch in Wien kam bereits am 19 Mai 1820 eine Punktuation zu Stande, die den Verhandlungen zu Darmstadt, woran Bayern, Würtemberg, Baden, Großherzogthum Hessen, Nassau, die großherzoglichen und herzoglich sächsischen und die reußischen Häuser Theil nahmen und denen später Kurhessen, Waldeck und beide Hohenzollern beitraten, zur Grundlage diente. Man kam zu keinem besondern Resultate. Wichtig erscheint, daß sich vorzugsweise Bayern für Schutzzölle, wie sie zur Pflege und Erziehung der Industrie oder zur Retorsion gegen das Ausland gewünscht

werden mochten, also mittelbar für eine Annäherung an das preußische System aussprach; während Baden besonders mäßigen Zöllen das Wort redete und mit seinen Anträgen bei der Mehrzahl der übrigen Staaten, die demnach jene höhern Zwecke nicht vor Augen hatten, Eingang zu finden schien. Darmstadt sagte sich auch zuerst wieder von den Verhandlungen los in einer Circularnote vom 3 Julius 1823.

Jetzt ergriff Würtemberg in Süddeutschland die Initiative, und brachte hier den ersten Mauthverband zu Stande: der Zollvertrag vom 24 Julius 1824 zwischen der Krone Würtemberg und den Fürstenthümern Hohenzollern kündigte sich jedoch nur als eine vorläufige und partielle Vollziehung des Vertrags vom 19 Mai 1820 an, im Sinne also der frühern Bestrebungen. Das würtembergische Verdienst ist groß, doch dürfte in seinem Preise auch einige Vorsicht zu empfehlen sein. Frankreichs hoher Tarif bedrückte und reizte namentlich süddeutsche Gebiete. Im Jahre 1824 machte der König von Würtemberg einen Besuch in Paris; vielleicht war nur einer seiner wirklichen Zwecke, eine Ermäßigung der französischen Zölle zu Gunsten seines Landes zu erlangen. Denn auch im deutschen Verfassungswesen hatte Würtemberg sich hervorgethan, es begünstigte die Entwickelung der constitutionellen Ideen; fast schien man hier und da zu fürchten, es suche an die Spitze eines Bundes von constitutionellen Staaten zu treten, der sich Frankreich oder Oesterreich zuneigen, je nach den Umständen, immer aber Preußen gegenüberstehen werde. Jedenfalls war die Gefahr einer größern Kluft zwischen Nord- und Süddeutschland von neuem vorhanden; man erinnert sich der vom Grafen Winzingerode unterzeichneten Note über die Circulardepesche des Congresses von Verona, der Abreise der Gesandten dreier

Großmächte von Stuttgart, der letzten Abstimmungen des Hrn. v. Wangenheim und seiner Abberufung von Frankfurt. Nach der Pariser Reise scheint sich Würtemberg bald mit Bayern über die erste Grundlage des Zollvereines verständigt zu haben. Aber der vorbereitende Handelsvertrag zwischen beiden Ländern, wie deren fast immer der Zolleinigung der deutschen Staaten voraus gingen, datirt erst vom 12 April 1827.

Das Jahr 1828 ward überaus wichtig für die Geschichte der deutschen Handelspolitik; der definitive Vertrag der Zollvereinigung zwischen Bayern und Würtemberg ist vom 18 Januar, am 14 Februar schloß Hessen-Darmstadt mit Preußen ab, am 24 September ward der mitteldeutsche Handelsverein gegründet, alle vom selbigen Jahr. Jetzt gab es drei Zollvereine in Deutschland, das mächtige Oesterreich mit seinem im Ganzen wohlberechneten Handelssysteme stund ihnen zur Seite, die norddeutschen Seestaaten hielten sich abgesondert unter englischer Einwirkung, der süddeutsche Verein suchte die Nachbarstaaten an sich zu ziehen: noch war der größte Schritt zu machen, um aus den drei Bündnissen zu einem deutschen zu gelangen und um zu Gunsten des einen Systems zu entscheiden. Dazu aber bedurfte es erst noch zu Hülfe kommender Motive.

Die Versuche scheiterten, die in den Stuttgarter, später nach München verpflanzten, Verhandlungen gemacht wurden, andere süddeutsche Staaten, Baden, Darmstadt, Nassau, zu dem bayerisch-würtembergischen Verein beizuziehen. Bayern blieb mit Macht bei dem verständigen, jetzt von Baden selbst am meisten unterstützten Begehren eines mäßigen jedoch wirksamen Schutztarifs

beharrlich ſtehen; Würtemberg ſuchte zwiſchen ihm und dem badiſchen Grundſatze niedriger Zollſätze zu vermitteln; Baden verkannte zum Theil noch ſein eigenes wie das geſammtdeutſche Intereſſe. Zugleich ſoll ſich eine nordiſche Macht bemüht haben, jene ſüddeutſchen Saaten vom Beitritt abzuhalten; man habe ihnen, ſagt man, die Gefährdung ihrer Selbſtändigkeit, ja ihrer ſouveränen Exiſtenz im Hintergrunde des neuen Syſtems gezeigt, man habe Baden noch beſonders durch Wiederaufnahme der bayeriſchen, auf den Riedervertrag geſtützten Anſprüche geſchreckt, die durch Vermittlung des Aachner Congreſſes doch nicht ſo ganz beſeitigt ſeyn mochten. Was auch wahr daran ſeyn mag, Befürchtungen der Art haben beſtanden: ſelbſt Nebenius verhehlt in ſeiner Denkſchrift (1833) die Beſorgniß nicht, es habe Baden aus ſeinem Anſchluſſe an den ſüddeutſchen Verein die Gefahr erwachſen können, daß ein „drückendes Uebergewicht förmlich anerkannt oder der That nach hätte ertragen werden müſſen;" dieß entſchiedene Uebergewicht falle aber weg und nicht die mindeſte Beſorgniß ſey in dem größern Verein, ſo wie er ſeit 1833 ſich geſtaltet, weiter vorhanden. Dieß hat ohne Zweifel ſeine Richtigkeit, die Befürchtungen beſagter Art verringern ſich mit jeder Erweiterung des Zollvereins, und ſie verſchwinden gänzlich mit ſeiner Ausbreitung über ganz Deutſchland.

Vom nationalen Standpunkte aus kann man das Scheitern jener würtembergiſch-bayeriſchen Verſuche heute nicht mehr beklagen, und wenn fremde Mächte darauf von Einfluß geweſen ſind, ſo haben ſie gegen ihre Abſicht das deutſche Gemeinwohl befördert. Die nähere Verbindung einer Anzahl conſtitutioneller Staaten würde nimmermehr den Nachtheil überwogen haben, den eine

ſchärfere Trennung zwiſchen dem Norden und Süden Deutſchlands mit ſich geführt hätte. Jedenfalls wäre die größere Vereinigung hinausgeſchoben worden. Alles kam zuletzt für das gemeine Beſte noch darauf an, einmal daß ſich kein alle ſüddeutſchen Staaten umfaſſender Verein in ſich feſtſetze, ſodann daß ſich dieſer, wie er beſtand, vorerſt an das preußiſche Syſtem anſchließe. Beides ward durch das Iſolirtbleiben Bayerns und Würtembergs unterſtützt. Hiezu kamen noch die Einwirkungen der Juliuswoche von 1830, der Bewegungen in Belgien, Polen und Deutſchland, die ganze Aufregung der Zeit, die immer lautere Mahnung der öffentlichen Meinung, endlich auch der Umſchwung im Welthandel und die ſich ſchnell verbreitende Anwendung der Eiſenbahnen. Die Bundesbeſchlüſſe von 1831 und 1832 konnten die nationale Bewegung in Deutſchland eben ſo wenig feſſeln als ſie ihr entſprachen, ſie beſchworen nur einen äußerlich angeregten Sturm, berührten aber nicht den in den Tiefen unſeres Volkes ſich bewegenden Geiſt, und dennoch mußte man Erſatz für ſie bieten; hinter den einzelnen ungeregelten Ausbrüchen der Unzufriedenheit blickte allwärts der ganze tiefe Ernſt unſeres Volkes durch, der eben ſo entſchieden zur Abwehr auswärtiger Anmaßungen wie zur Erlangung von Zugeſtändniſſen für die deutſche Einigung ſich unwillkürlich dem Bewußtſein eines jeden fühlbar machte; der Gedanke, Sonderintereſſen über die allgemeinen gelten zu laſſen, der Gedanke eines getrennten Handelsvereins im Süden und eines andern im Norden mußte verſchwinden — nichts war natürlicher als der Uebergang von den Beſchlüſſen des Jahres 1832 zu den Verträgen, wodurch ſich im folgenden Jahre der deutſche Zollverein geſtaltete.

Das Frühjahr 1833, wo die Verhandlungen zwiſchen dem preußiſchen und dem bayeriſch = würtembergiſchen Vereine zum Schluſſe gebracht wurden, wird ſtets denkwürdig in der deutſchen Geſchichte bleiben. Schon hat die Erfahrung beſtätigt, daß es uns nicht minder ein ſittliches und politiſches, als ein materielles Gut gewährte. Und wie ſich an die Verträge vom 22 und 30 März und 11 Mai 1833 von ſelbſt die vom 12 Mai und 10 December 1835 und vom 2 Januar 1836 anreihten zur Herſtellung eines deutſchen Zoll = und Handelsvereines, ſo iſt die Hoffnung vorhanden, daß ſich dieſer auch durch fernere Verträge über das ganze große Vaterland vervollſtändigen werde. *) Denn die wahre Triebfeder dazu wirkt fort, die neben der Förderung des Bodenbaues, des Gewerbfleißes und der Gewerkkraft, des Austauſches und Verkehrs, noch weit mehr das Bewußtſein der Einheit und der Nationalität iſt, das ſich in Deutſchland immer ſtärker regt; jener in der Tiefe unſeres Volksthums, Gottlob! endlich lebendig gewordene Geiſt, der unſere Entwickelung fortan führen und bedingen, unſer Volksbewußtſein von allem Hemmenden und Beſondern, ſo weit es dem Ganzen entgegenſteht, von allen Vorurtheilen und Schlacken befreien wird, im edelſten Sinne des Wortes, und deſſen bloße Ahnung

*) Seitdem haben ſich noch Lippe=Detmold, Braunſchweig und das Großherzogthum Luxemburg dem Zollvereine angeſchloſſen; Gebiete von großer Wichtigkeit, denn Luxemburg bringt uns in eine günſtigere Stellung zu Belgien und zu Frankreich, Detmold und Braunſchweig aber nähern uns der Nordſee und bereiten den Weg zum Anſchluſſe des hannover'ſchen Vereins, der ohne Braunſchweig keinen Beſtand haben kann, und der Hanſeſtädte.

einen den Zollverein anfeindenden Franzoſen (Hrn. Molineau) zu dem Geſtändniſſe gegen ſeine Landsleute nöthiget, es würde von jetzt an ganz vergeblich ſein die Politik Ludwigs XIV oder Napoleons in Deutſchland erneuern, ganz unmöglich einzelne deutſche Cabinette gewinnen zu wollen; nur indem Frankreich die Intereſſen der deutſchen Völkerſchaften wirklich zu begünſtigen ſuche, dürfe es hoffen in Deutſchland wieder Einfluß zu erlangen. So wahrhaft volksthümlich, ſo tief wurzelnd in unſerer geſchichtlichen Entwicklung, ſo bedeutungsvoll für unſere ganze Zukunft iſt der deutſche Zollverein!

Noch habe ich den Umſtand, daß ſich der ſüddeutſche Bund vorerſt an Preußen und nicht an Oeſterreich anſchloß, als ein glückliches Ereigniß hervorzuheben. Es gibt in den Natur- und Verkehrsverhältniſſen Deutſchlands zwei Hauptrichtungen, wovon die eine mehr nach Süden und Südoſten, die andere nach Norden und von dort in allſeitiger Verbreitung geht; und in der That, es zeigt ſich dieſe Verſchiedenheit, dieſe zwiefache Handelsrichtung durch die ganze Geſchichte bei den deutſchen Verkehrsbeziehungen aller Zeiten. Beide Kreiſe ſind ſo ausgedehnt und wichtig, daß ſie bis auf einen gewiſſen Grad des Aufſchwungs und der Thätigkeit im Zoll und Handel für ſich beſtehen und den Bedürfniſſen ihrer Völker entſprechen können, wie heute der deutſche Zollverein auf der einen und Oeſterreich für ſich allein auf der andern Seite es thatſächlich beweiſen. Der nördliche ſtützt ſich auf mehrere deutſche Flüſſe und auf die Nord- und Oſtſee; der ſüdliche auf die Donau und das Mittelmeer. Der bayeriſche Verein gehört weſentlich dem großen Donaugebiete an, ſeine etwaige Verbindung mit Oeſterreich entſprach ohne Zweifel vielen ſeiner gewichtigſten Intereſſen, die andern hätten ſich vorerſt be-

ruhigen mögen; aber damit war der Süden für lange Zeit vom Norden getrennt, jene beiden großen Handelsrichtungen auseinander gerissen. Denn hier kommen nicht nur Naturverhältnisse und Handelsbeziehungen in Betracht, sondern auch stammliche, politische, kirchliche und andere. (Die Bayern und Oesterreicher sind Eines deutschen Stammes, Markomannen, Beowaren, Bewohner Böheims, Baia's.) Der bayerische Verein umschloß aber auch zugleich die Hauptverbindungen des südöstlichen oder österreichischen Kreises mit dem nördlichen: Bayern durch den Main und neuerdings durch den Ludwigscanal und im Bau begriffene Eisenbahnlinien, Würtemberg durch den Neckar, Baden endlich, so es beitrat, durch das obere Rheingebiet. Seine bewerkstelligte Einigung mit dem nördlichen Deutschland bedingt also auch fortwährend die Verbindung des ganzen südlichen Kreises mit dem nördlichen und damit verschwindet die Gefahr jener Trennung. Die südlichen Interessen für die Einigung mit Oesterreich, dessen Einfluß durch die Herrschaft über das Donaugebiet gesichert ist, bleiben dagegen in aller Kraft bestehen und werden noch durch die Lage und die Interessen Sachsens und Schlesiens in Bezug auf Böhmen und andere österreichische Länder bedeutend verstärkt. Dieß Verhältniß, der Donauverkehr in seinen Beziehungen zu den Stromgebieten des Rheins, der Elbe und Oder, bietet den Stoff vorerst zu einem Handelsvertrage zwischen Oesterreich und dem Zollverein, indem die Donaustraße und die istrische Küste dem gesammten deutschen Kunstfleiße den großen Markt Westasiens zugänglich macht, was den natürlichen Wunsch Oesterreichs noch verstärken muß, seine Politik und Weltstellung auch durch ein directes nationales Interesse unterstützt zu wissen.

Aus dem langen mühereichen Entstehungskampfe des deutschen Zollvereines geht endlich hervor, daß derselbe noch ungleich erschwert worden wäre, hätte sich der Bund sofort eine bestimmtere, scheinbar die Selbständigkeit der Vereinsstaaten mehr beschränkende Organisation geben wollen. Nur was unmittelbar Tarif und Zollwesen betraf, für dessen Regelung ward eine feste Form aufgestellt; alles andere zu ordnen mußten die Verträge der Zukunft überlassen und namentlich jede Beschränkung der einzelnen Staaten zu Gunsten des Gesammten vermeiden, die nicht unumgänglich nöthig schien. Darum die kurze Vertragszeit, die gleiche Stimmberechtigung auf den Vereinstagen ohne Verhältniß zu der Größe der Staaten, und dennoch keine gültige Beschlußnahme durch Stimmenmehrheit, so wie kein Zwangsrecht irgend einer Art. Wie tief die Idee der deutschen Einigung für Zoll und Handel in unserer Entwickelung, in unserm Nationalbewußtsein, in unsern Bedürfnissen begründet liegt, ihr Inslebentreten mußte mit schwachem Keime beginnen und ihre erste Verkörperung konnte nur eine noch schwankende Gestalt annehmen.

Das Zolleinigungsgesetz konnte vorerst nur den nächsten dringendsten Bedürfnissen vorsehen. Einige Vereinsstaaten dachten bloß an Wegräumung der innern hemmenden Verkehrsschranken und glaubten damit allem genügt zu haben; andere fühlten auch noch das Bedürfniß, das Mauthsystem möglichst günstig für die Staatsfinanzen einzurichten; einige erhoben sich endlich zu der Einsicht von der Nothwendigkeit eines mäßigen Schutzsystems sowohl für den industriellen Aufschwung ihres eigenen Landes, als für den von ganz Deutschland und überhaupt für die Erziehung einer mächtigen deutschen Gewerkkraft. Diesen Bedürfnissen entsprach die

Gesetzgebung; die innern Zolllinien fielen so viel thunlich weg, und der Vereinstarif ward regelmäßigen Berathungen unterworfen mit Rücksicht sowohl auf die Finanzen als auf den Schutz der heimischen Industrie; für die Vertheilung des Zollertrags unter den einzelnen Staaten ward der Maßstab der Bevölkerung zu Grunde gelegt. Unmöglich konnte man schon eine organisirende Gesetzgebung erwarten, die auf Befriedigung eines höhern Bedürfnisses als des nächsten financiellen und volkswirthschaftlichen hinausging: wie hätten die einzelnen Bundesstaaten, unter den kleinsten engsten Verhältnissen aufgewachsen, ohne Kenntniß vom Großhandel, ohne Erfahrung in dem Verkehre mächtiger Staaten oder Bündnisse, nicht gewöhnt im Zoll und Handel über ihre eigenen Interessen hinaus zu blicken oder über gesammtdeutsche in solchen Dingen zu Rathe zu sitzen — wie hätten sie, die ja gerade die deutschen Binnenländer bilden, damals schon daran denken sollen, auch die nöthigen Mittel und geeigneten Hebel eines großartigen äußern Verkehrs für die deutsche Nation in Bewegung zu bringen, für die auswärtigen Beziehungen, für Seefahrt, Handelsverträge, für Erziehung einer deutschen Marine, überhaupt für die Handhabung einer thätigen Handelspolitik entsprechende organische Einrichtungen zu gründen?

Konnte daher der Zollverein nicht anders entstehen und sich nicht wohl anders constituiren, auch seinen Vereinstagen vorerst keinen größern Wirkungskreis anweisen, als solches geschehen ist, so darf das doch keinen Maßstab für die Zukunft bilden und uns nicht abhalten, die Mängel seiner gegenwärtigen Organisation aufzudecken und zu verbessern. Wir müssen uns auf das innigste davon durchdringen, daß der deutsche Zoll-

verein in der jetzigen Gestalt und ohne einen lebenskräftigen Organismus nimmermehr seinen Zweck erfüllen, den Bedürfnissen der deutschen Nation genügen könne; daß seine Unmacht hauptsächlich noch im Mangel eines Mittelpunkts für die Leitung einer thätigen Handelspolitik wurzeln und so lange dauern werde, als die Gesammtheit deutscher Handelsinteressen sich keiner gesetzlichen Vertretung erfreut, wie deren England, Frankreich, Nordamerika besitzen, einst auch Norddeutschland in den „Hansetagen" vergangener Zeiten. Ein solcher Mittelpunkt und damit eine starke vollkommene Organisation ist für Deutschland anders nicht zu erreichen, als in der Vermittelung zwischen dem deutschen Bund und dem deutschen Zollvereine, in dem Zusammenwachsen, in der Einerleiheit beider, doch so daß der eine die Ergänzung des andern bildet und nicht darin aufgeht, beide vereinigt aber die Vervollständigung der deutschen Bundesverfassung selbst ausmachen.

## Drittes Capitel.

### Der Vereinstarif als Grundlage der politischen Oekonomie des Zollvereins.

Ein weites mit mannichfachen Naturgaben und Hülfsquellen ausgestattetes Gebiet und entsprechende Dichtheit der Bevölkerung sind Bedingungen der geistigen Bildung wie der politischen und gewerblichen Macht, wesentliche Erfordernisse der normalen Nationalität. Dazu gehört auch Küstengebiet; denn ein Staat (oder Staatenverein) ohne Schifffahrt und Seemacht oder der die Mündungen seiner Ströme nicht in der Gewalt hat, ist im äußern Handel vom Auslande abhängig und

kann nicht auf dem Wege der Ansiedelung sich über seine Gränzen ausdehnen oder eine großartige Stellung in den Weltverhältnissen erlangen; sein Ueberfluß an Bevölkerung, an stoffigen und geistigen Mitteln, der in die Fremde nach nicht cultivirten Ländern abfließt, geht seiner Sprache, seinem Stamme, seiner Machtentwickelung, seinem Wesen, zu Gunsten anderer Nationen verloren. Fast allen mittlern und kleinern europäischen Staaten mangelt es in der einen oder andern Hinsicht an den Bedingungen einer normalen Selbständigkeit und Bildung. Kleine Staaten, deren Gebiet und Bevölkerung der Natur nach nur Theile eines größern Ganzen sind, ohne durch das Mittel des Föderativverbandes dieß Ganze wirklich darzustellen, wie Portugal von Spanien, Holland und Dänemark von Deutschland abgelöst erscheinen, sogar der besondern Mundart und geistigen Bewegung nach, können nur eine verkrüppelte Literatur, nur zwerghafte Anstalten für Beförderung der Künste und Wissenschaften besitzen und ihre Entwickelung muß eine sehr enge und unvollkommene bleiben. Selbst wenn sie durch gemeinsame Literatur und ein höheres politisches Gesetz miteinander verbunden sind, wie die deutschen Staaten, so können sie doch für sich innerhalb ihres beschränkten Gebiets nie die verschiedenen Erzeugungszweige, eine vielarmige Gewerkkraft, noch ein wirksames Handelssystem zur vollständigen Ausbildung bringen, und sie müssen auch hierin durch innige Bündnisse den Territorialgebrechen abzuhelfen suchen. So lange dieß nicht geschehen, können in ihrem unvollkommenen Verhältnisse die Zwecke und Bedürfnisse eines großen Volkswesens nicht in Betracht kommen; in ihnen kann überall nur von einer Volkswirthschaft im bloßen Gegensatze zu dem Privat- oder Staatshaushalte die Rede sein,

PARSONS LIBRARY
University of
MICHIGAN



ohne Rücksicht auf die Bildung, Selbständigkeit, Macht der Nation: nur auf die abstracten Gesetze einer vagen Gesellschaftsökonomie werden sie Rücksicht zu nehmen haben, wie wenn für sie kein Nationalkörper bestände. Erst wo der Staat oder der Vereinsstaat eine ganze, durch Volkszahl, Gebiet, Einrichtungen und Macht zur politischen Selbstgeltung berufene Nation umfaßt, wird auch die Durchführung einer umfassenden Handelspolitik, eine wahrhafte Nationalökonomie möglich.

Die deutschen Vereinsstaaten befanden sich also, mit etwaiger Ausnahme Preußens, nicht in der Lage vor ihrer Einigung jeder für sich ein irgend wirksames Handelssystem zu verfolgen. Am wenigsten konnten sie daran denken durch einen Mauthtarif ihre Industrie zu fördern und groß zu ziehen. Denn in kleinen Staaten wird Zollschutz sofort zum Privatmonopol, dem Tode aller gesunden Gewerkkraft, und schädlicher noch als unbedingte Handelsfreiheit. Nur dann fängt Zollschutz an zweckmäßig einzuwirken, wo das Gebiet, die Bevölkerung und Kräfte schon groß genug sind, die Anregung des auswärtigen Mitbewerbs durch die des inländischen hinlänglich zu ersetzen; wo also der Schutz kein Monopol gibt, sondern nur dient dem Lande schaffende Kräfte zu erziehen, die für alle Zeit ihm verbleiben. Ein bedeutender Industriezweig, der in einem kleinen Staate aufblüht, ist mit seinem Absatze an das Ausland gewiesen, folglich erscheint jeder Zollschutz, der ihm seitens seiner Regierung gewehrt werden könnte, ganz ohne Belang für ihn; während also hohe Zölle schädlich auf seine Entfaltung einwirken, indem sie in Monopole umschlagen, kann selbst die Entfernung jeder Eingangsabgabe seine Ausbreitung kaum empfindlich berühren. In der That sahen wir in kleineren Staaten, wie in Sachsen, in der Schweiz, in

Belgien beträchtliche Industriezweige sich fast völlig unabhängig von dem Zollwesen dieser Staaten großartig ausbilden; mit der Beschränkung jedoch verstanden, daß hohe Schutzzölle wahrscheinlich nur hemmend darauf eingewirkt haben würden.

Diesen Verhältnissen entsprach ziemlich das Zollwesen der einzelnen deutschen Staaten vor der Bildung des Zollvereins: von den hohen Schutzzöllen Oesterreichs als des größten Bundesstaats und dem mäßigen Schutzsysteme Preußens ging es bis zu der fast völligen Unbeschränktheit im Gränzhandel Badens hinunter; wie denn auch alle noch nicht dem Vereine beigetretenen kleinern Staaten sich mehr oder minder in ihrem Zollwesen der sogenannten Handelsfreiheit nähern. War dieß nur natürlich, so ist es noch weit mehr in der Natur der Dinge begründet, daß in dem großen Vereine auch der höhere Mauthtarif, der preußische also, alleinige Geltung erhielt, ja dieser hätte, so er für Preußen auch ganz zweckmäßig war, wegen des ausgedehntern Bundes aus volkswirthschaftlichen Gründen noch erhöht werden mögen, hätte man bloß auf diese Rücksicht zu nehmen gehabt. Der preußische Tarif nun, welcher Vereinstarif werden mußte, verdient eine besondere Aufmerksamkeit.

Die Grundsätze, welche bis zur Gesetzgebung von 1818 die Staatskunst des Handels fast aller großen Staaten geleitet und die auch Friedrich II in Preußen mit mehr oder minder großem Erfolge versucht hatte, bestunden hauptsächlich in Verhinderung der Ausfuhr roher Producte und der Einfuhr fremder Fabrikerzeugnisse. Sie waren allmählich in Folge des vorschreitenden Colonialwesens und des rivalisirenden Eintretens in den Welthandel der großen consolidirten Staaten aufgekom-

men, hatten ſich gegen Ende des ſiebzehnten Jahrhunderts, wo die politiſche Oekonomie auch ihre erſte wiſſenſchaftliche Begründung fand, ſchon ziemlich feſtgeſetzt, und behaupteten ſich ungeachtet des Wechſels oder, wenn man will, des Fortſchreitens in den ſtaatswirthſchaftlichen Theorien thatſächlich bis auf unſere Tage. Ihre umſichtige Befolgung brachte den vorwiegenden Mächten, wie nicht zu beſtreiten iſt, große Vortheile, ſchützte ihren Gewerbfleiß, erzog ihnen ſchaffende Kräfte und ſetzte ſie in die günſtigſte Stellung den kleinern Staaten gegenüber. Auf Deutſchland aber wirkten ſie ungünſtig ein, ſeiner Zerſplitterung wegen, und hier zeigt es ſich klar, daß die Theorie irrt, welche den Wohlſtand der Völker nur aus den Erzeugungen der Einzelnen ableitet und nicht berückſichtigt, wie die Wirkſamkeit der ſchaffenden Kräfte aller Individuen großentheils durch ihren Zuſammenhang, alſo durch die ſocialen und politiſchen Zuſtände der Völker bedingt iſt. Denn ihren urſprünglichen Charakter hatten die Deutſchen aus den langen Zerrüttungen des 16ten und 17ten Jahrhunderts gerettet: wer that es ihnen zuvor in Fleiß und Wirthſchaftlichkeit, wer übertraf ſie an Beharrlichkeit in der Forſchung und in den Geſchäften, an aufrichtigem Streben nach dem Beſſern; wer hatte einen höhern moraliſchen Gehalt, wer eine tiefere ſittliche Grundlage aufzuweiſen? Und waren nicht auch die einzelnen Regierungen trotz ihrer faſt abſoluten Gewalt bemüht in ihren abgeſonderten Kreiſen zu ordnen und zu verbeſſern, Kunſt und Wiſſenſchaft, die Erziehung, Sittlichkeit und Religioſität zu pflegen, die allgemeine Aufklärung wie die gemeine Wohlfahrt zu fördern?

Aber der politiſche Zuſtand von Deutſchland war ſo unglücklicher Art, daß alle einzelnen Beſtrebungen, welche

zusammenwirkend das Größte geleistet hätten, erfolglos blieben. Durch die Nachwirkungen einer ganzen Kette von Begebenheiten, als deren Hauptglied die (nicht durchgeführte) Kirchenverbesserung sich darstellt, war die deutsche Nation in eine Menge Staaten zersplittert worden, hatte die Unmacht und Auflösung des Reichsverbandes immer zugenommen; Zerwürfniß herrschte im Reichskörper, Spaltung unter den Ständen, den Fürsten und Städten; die Energie der Nation war abgeleitet von Ackerbau, Gewerbfleiß, Handel und Schifffahrt, von der Verbesserung der heimischen Einrichtungen, vom Wetteifer mit andern Völkern in äußerer Machtentwickelung und Erwerbung von Colonien; der dreißigjährige Krieg hatte Land und Stadt verwüstet, Holland und die Schweiz hatten sich abgelöset, Frankreich schönste Theile des Reichs erobert; die steigende Geltung des römischen Rechts, das Aufkommen einer Kaste von Rechtskundigen wirkte selbst zerrüttend auf die privatrechtlichen, häuslichen und Grundverhältnisse des Volkes; zu Anfang des achtzehnten Jahrhunderts sieht man überall Mangel an Einheit und Kraft, das Nationalband zum Zerreißen locker, Unmacht und Schwäche dem Auslande gegenüber, Industrie und Großhandel gänzlich in Verfall.

Die Verheerungen des dreißigjährigen Krieges hatten Preußens Industrie besonders getroffen, die meisten brandenburgischen Tuchmacher waren nach Sachsen ausgewandert und schon stunden die englischen Einfuhren dem Aufkommen neuer entgegen. Der große Kurfürst wußte indeß den Gewerbfleiß seiner Länder wieder emporzubringen. Das Glück kam ihm zu Hülfe: die Wiederrufung des Edicts von Nantes, die fast überall in Deutschland Seiden-, Wolle-, Hut-, Glas-, Porcellan-Manufacturen ins Leben rief, so wie die Verfolgung der

Proteſtanten in der Pfalz und in Salzburg benützte er, wie einſt Eliſabeth, für ſein Land; ſeine Maßregeln zogen einen großen Theil der Flüchtlinge herbei, die den Ackerbau befruchteten und eine Menge Gewerbe in Aufnahme brachten. Seine Nachfolger folgten dem vorleuchtenden Beiſpiele. Friedrich II zog fremde Landwirthe ins Land (noch ſieht man blühende pfälziſche Anſiedelungen aus jener Zeit), machte ungebaute Strecken Landes urbar, brachte den Wieſen-, Futter-, Kartoffel- und Tabaksbau, die veredelte Schaf-, Rindvieh- und Pferdezucht in Gang und verſchaffte den Landwirthen, freilich nur den großen, Credit; die Bank, die Verbeſſerung der Wege, die Anlage von Canälen, die Durchführung des den oben angeführten Grundſätzen entſprechenden Zollweſens, das alles brachte die Gewerbe in Schwung, wiewohl das letztere nicht ohne Fehler war, ſeine Ausfuhrbeſchränkungen hinſichtlich der Rohſtoffe nachtheilig einwirkten und wegen Zerſtückelung der preußiſchen Lande der Einfluß des Schleichhandels ſich bei den hohen Zöllen beſonders verderblich äußern mußte. War die Regierung auch nicht durch die den freien Staatsbildungen inwohnende Thatkraft, ſondern allein durch eine im Mechanismus der Bureaukratie befangene, freilich ſonſt geordnete und gewiſſenhafte Verwaltung unterſtützt, ſo verdankt Preußen doch ganz gewiß den Platz, den es unter den europäiſchen Mächten behauptet, weniger den Eroberungen als jenen das innere Gedeihen des Staats fördernden Maßregeln.

In Oeſterreich wurden unter Maria Thereſia die erſten wichtigen Regierungsmaßregeln zur Pflege der Gewerbe getroffen; in Folge der Schutzzölle ſowohl als der Verbeſſerung der Schafzucht, der Straßen und anderer Aufmunterungen machten ſie anſehnliche Fortſchritte.

Joseph II nahm dieß Werk mit größtem Eifer auf, wie alle seine Reformplane: die guten Erfolge traten zwar nicht immer gleich anfangs ein, aber sie blieben nicht aus. Er führte mit gewöhnlicher Raschheit ein System hoher Schutzzölle durch, und waren sie auch auf einmal zu hoch gestellt, um auf die bestehenden Zustände nicht störend einzuwirken, so verdankt Oesterreich doch hauptsächlich ihm das Aufkommen seiner jetzigen schwungvollen Industrie, so wie die Blüthe seines Ackerbaues.

Von dem österreichischen Schutzsysteme bis zu der Schutzlosigkeit der Gewerbe im übrigen Deutschland, das Jahrhunderte lang unter dem Einflusse des freien Handels stund, blieb eine weite Kluft. Hier war fast überall Land und Stadt herabgekommen: dieß war die Regel (manche deutsche Stadt zählte nur noch den vierten, ja den sechsten Theil ihrer frühern Bevölkerung); Fortschritt bildete die Ausnahme. Bei Ausbruch der französischen Revolution gerieth der deutsche Gewerbfleiß in große Bedrängniß; die vermehrte Concurrenz Englands, selbst dessen Subsidien, meist in großen, mit englischen Fabricaten bezahlten Wechseln bestehend, drückten die deutschen Manufacturen noch tiefer. So erschien die Continentalsperre Napoleons, wie hemmend auch für viele Gewerbs- und Handelsbeziehungen, und obschon sie für Deutschland weniger vortheilhaft wirken konnte als für Frankreich, weil wir von den französischen Märkten ausgeschlossen blieben, während den Franzosen unsere Märkte offen stunden, doch in mancher Hinsicht eine Hülfe für die deutsche Industrie; und diejenigen Manufacturen, welche jetzt anfingen einen kräftigen Anlauf zu nehmen, mochten für den Verlust des alten Ausfuhrhandels an Linnenwaaren, Deutschlands ersten großartigen Gewerbzweiges, zur Zeit einigermaßen trösten.

Während der gegenseitigen Absperrung aber hatten die brittischen Manufacturen in Folge neuer Erfindungen und fast ausschließlichen Absatzes nach den fernen Zonen die des Continentes, zumal die deutschen weit überholt; sie konnten deßhalb so wie wegen ihres Capitalbesitzes nicht nur vorzüglichere Waare bieten, sondern auch wohlfeilere Preise stellen und längern Credit geben. Sobald daher die Napoleonische Sperre aufhörte, vermochten die deutschen Manufacturen, die eben noch mit den Schwierigkeiten des ersten Anfangs zu kämpfen hatten, die englische Concurrenz nicht zu ertragen — es entstund allgemeiner Ruin unter ihnen. Englische Fabricate überschwemmten förmlich die deutschen Märkte, besonders die Elbe und den Rhein aufwärts; denn der frühere preußische Zolltarif war theils theoretischer Handelsfreiheit zuliebe, theils in Folge einiger in besondern Verhältnissen begründeten Erfahrungen erniedrigt worden, so daß er keinen zureichenden Schutz gewährte, und die meisten übrigen Bundesstaaten boten England einen offenen Markt. Diese Ueberschwemmung der Continentalmärkte hatte in so geordneter Weise statt, daß die Ansicht laut ward, die englische Regierung begünstige dieselbe, in der Absicht die während der Sperre aufgekommenen Gewerbzweige mit einem Schlage wieder zu vernichten; um so mehr als berühmte Parlamentsmitglieder wie Henry Brougham öffentlich erklärten, „daß man die Continentalfabriken in den Windeln ersticken müsse.“ Fast nahm es den Anschein, als ob das deutsche Volk die französischen Douanenketten am Rhein, an der Elbe und längs der ganzen Küste des deutschen Meeres nur deßhalb zerbrochen und das eiserne Joch Frankreichs zerschmettert habe, um sich jetzt in den baumwollenen Fesseln Großbritanniens ersticken zu lassen. Indeß suchten sich, nachdem die ersten

harten Schläge vorübergegangen, die meisten Staaten wieder auf dem frühern traurigen Fuße so gut wie möglich einzurichten; wenige nur dachten ernsthaft daran sich gegen die dauernde Gefahr zu wappnen: selbst die Einsichtsvollern bedurften einiger Zeit, ehe sie das was uns noth that, erkannten und sich anschickten ihm abzuhelfen.

In dieser Lage befand sich Deutschland, als der preußische Zolltarif von 1818 verkündigt ward, den selbst Hr. List „meisterhaft" nennt. *) Er entsprach wirklich allen damaligen Bedürfnissen der preußischen Industrie und hätte auch ebenso, sogleich über einen größern Kreis ausgedehnt, denen des deutschen Gewerbfleißes überhaupt entsprochen. Da sich eine namhafte Erscheinung der Zeit am besten aus den Triebfedern und Umständen erkennen läßt, die bei ihrer Entstehung mitwirkten, so will ich hierauf näher eingehen, wobei sich zugleich die Ansicht als irrig ergeben wird, der Vereinstarif sei eben nichts weiter als ein gewöhnlicher Schutztarif und unterscheide sich etwa von dem englischen oder russischen nur durch die Höhe der Mauthsätze: er ist mehr als eine bloße Nachahmung fremder Grundsätze, er beruht auf eigenthümlicher Grundlage und ist eine durchaus deutsche Gestaltung des Zollwesens wie der Zollverein selbst, dem er dient.

---

*) Das nationale System der politischen Oekonomie. 1. Band. S. 143: „Endlich ward die Bitte der preußischen Manufacturisten erhört — spät zwar — es ist nicht zu läugnen, wenn man bedenkt, wie peinlich es ist, Jahre lang mit dem Tode zu ringen — aber auf meisterhafte Weise." Man würde indeß irren, wollte man annehmen, der Tarif von 1818 sei lediglich aus den Wünschen der preußischen Fabricanten hervorgegangen. Man sehe im Texte die nähere Ausführung.

Schon im vorigen Abschnitte ist erörtert worden, daß die Aufstellung eines allgemeinen Tarifes für den preußischen Staat wesentlich aus dem tiefwirkenden Bedürfnisse nach einem deutschen Zollverbande hervorging und die unumgängliche Vorbedingung zu derselben war: zuerst mußten die Zollschranken im Innern aufgehoben werden, ehe Preußen den Nachbarn die Hand bieten konnte. Dieser Gedanke tritt überall hervor, selbst wo von andern Dingen die Rede ist; so antwortet der Staatskanzler (3 Junius 1818) den niederrheinischen Fabrikherren, die um Schutz gegen das Ausland gebeten, unter anderm: „es liege im Geiste des Planes, nicht allein auswärtige Beschränkungen des Handels zu erwiedern, sondern auch Willfährigkeit zu vergelten und nachbarliches Anschließen an ein gemeinsames Interesse zu befördern.“ Wahrlich, es würde uns schlecht anstehen, hierbei ehrgeizige Absichten zu argwöhnen — das können wir den scheelzublickenden Ausländern überlassen. Es lag in der Natur der Sache, in dem auch für die politische Welt gültigen Gesetze der Schwere, daß dem preußischen Staate ein weiterer Einfluß zukommen mußte, als den der Buchstabe der Bundesacte verheißt: nicht wir Deutschen haben es zu beklagen, daß Preußen jenes Gesetz nicht verkannte und die Mittel nicht verfehlte, das Gewicht seiner politischen Macht mit der Förderung deutscher Nationalinteressen aufs innigste zu verknüpfen. Denn nur dadurch, daß es seine Stellung, seinen Beruf erkannte, um eine Einrichtung ins Leben zu fördern, die als das Heilsamste für Deutschlands Gesammtwohl bereits allgemein anerkannt ist, daß es die deutschen Völker sich verpflichtete und gegen den Zuwachs an moralischer Macht kein financielles Opfer scheute, hat es seinen Einfluß bedeutend verstärkt. Und wer darf es tadeln, wenn es

dabei zugleich in seinem eigenen wohlverstandenen Interesse gehandelt hat?

Noch einmal, der preußische Zolltarif von 1818 hat eine zweifache Grundbeziehung, die sich darin zusammenfaßt, Vereinszolltarif zu werden. In diesem seinem wahren Grunde ist er unabhängig von den englischen Korn- und Holzgesetzen, von der Beziehung auf die Handelspolitik auswärtiger Staaten, unabhängig von der Höhe der einzelnen Zollsätze. Diese bilden, seiner wahren Idee gegenüber, eine untergeordnete, wenn auch hochwichtige Betrachtung. Ueber die Zweckmäßigkeit der Zollsätze, die für sich in natürlicher Beziehung zu der Handelspolitik des Auslandes stehen, können diejenigen sehr verschiedene Urtheile fällen, welche im übrigen gleich durchdrungen von der Zweckmäßigkeit des Zollvereines auf seiner gegenwärtigen Grundlage sind.

Allerdings nun für diese zweite Bedeutung des preußischen Tarifs als Schutztarif ist die Handelspolitik des Auslandes so wie die Lage namentlich der rheinpreußischen Gewerbtreibenden von großer Einwirkung gewesen. Dem Angstrufe aus Gegenden, denen mit dem Friedensschlusse der französische Markt wieder verschlossen ward, das französische Schutzsystem verloren ging und deren Zuneigung zu erwerben der Mühe werth war, durften auch die eifrigsten Anhänger der Handelsfreiheit nicht das Ohr verschließen. Die Antwort des Staatskanzlers (3 Junius 1818) an die niederrheinischen Fabricanten drückte sich darüber genau aus: „die westliche Zollinie, sagt er, sei bestimmt, dem inländischen Gewerbfleiße durch verhältnißmäßige Besteuerung der gleichartigen fremden Erzeugnisse einen billigen Vorzug zu sichern und den Verkehr mit den östlichen Provinzen gegen die Einmischung fremder Fabrication zu schützen.“ Aus noch

anderen Erklärungen, so wie aus dem Tarife selbst geht die Absicht deutlich hervor, daß dem heimischen Gewerbfleiße ein wirksamerer Schutz zu Theil werden sollte. Dieß ist indeß immer mit Einschränkung zu verstehen. Ein Schutzsystem, das sich auf die hergebrachten Grundsätze, auf hohe, häufig dem Verbote gleichkommende Zollsätze stützt, so wie es noch in den übrigen großen europäischen Staaten besteht, ward nicht beabsichtigt. Der Unterschied zwischen dem preußischen und anderen Tarifen beruht wesentlich darin, daß ersterer niemals wie die letztern aus Grundsatz oder mit bloßer Rücksicht auf das Inland einen Schutzzoll feststellt, auch den Schutz eines Industriezweiges gar nicht in dem englischen Sinne versteht, die auswärtige Concurrenz zu verhindern, sondern darin: den inländischen Fabricanten die Concurrenz mit den auswärtigen auf den eigenen Märkten möglich zu machen. Dieser Grundsatz, der im preußischen Tarife keinen Zollschutz zu einem prohibirenden aufsteigen läßt, ist wohl zu beachten; in ihm beruht die wesentliche Verschiedenheit der politischen Oekonomie des Zollvereines von der beschränktern der übrigen Mächte: gerade das Bestreben der preußischen Zollgesetzgebung, ein Schutzsystem für die heimische Industrie aufzustellen, das weniger in der Höhe der Zollsätze und den einzelnen Bestimmungen als in seiner allgemeinen Wirkung auf Beförderung der Concurrenz bestehe, machte den preußischen Tarif geeignet sich auch sofort einem deutschen Zollvereine anzupassen und beförderte das Zustandekommen des letztern.

Um es kurz zu fassen: weder das Princip hoher Schutzzölle, noch das unbeschränkter Handelsfreiheit leitete die preußische Zollgesetzgebung bei Aufstellung der Tarifsätze, ihren Grundgedanken bildet vielmehr die

Möglichkeit der Mitbewerbung und zwar einer allgemeinen, welche das allein wahre und mögliche Princip wirklicher Handelsfreiheit ist. Wo die Möglichkeit der Concurrenz aufhört, besteht keine Handelsfreiheit, sondern auf der einen Seite ein Monopol, auf der andern Unterdrückung: in dem Sinne, dieß beides abzuwehren, ist der Zolltarif allerdings von dem Principe der Handelsfreiheit ausgegangen.

Wenn dieser Grundgedanke anfangs auch noch nicht klar entwickelt hervortritt und wie noch in Vorurtheilen und Theorien befangen und verdunkelt liegt, so leuchtet er doch im Ganzen schon aus den damaligen Verhandlungen heraus. Die zwischen preußischen und englischen Staatsmännern gewechselten Noten zeigen das verschiedene Grundverhältniß der beiderseitigen Schutzsysteme. Frhr. v. Humboldt sagt am 16 Mai 1818: da Preußen eben mit Einführung eines gleichmäßigen Zollsystems für seine sämmtlichen Provinzen beschäftigt sei, welches ohne die Einfuhr fremder Erzeugnisse zu hindern sie nur mäßigen Zöllen unterwerfe, so wünsche das preußische Cabinet lebhaft, mit dem brittischen solche Maßregeln zu verabreden, welche dem Handel beider Nationen gleich förderlich wären. *) Die englische Regierung verwarf natürlich, da das brittische Zollwesen sich unabhängig vom Auslande bestimmt, die preußischen Vorschläge unbedingt, zumal jeden Gedanken an Reciprocität in den Mauth-

*) Auch schon am 9 Febr. 1818 hatte Preußen sich bereit erklärt, dem englischen Handel alle Erleichterungen zu gewähren, die mit dem Interesse preußischer Unterthanen vereinbar seien, wenn England Abhülfe in den Holzzöllen bewerkstellige.

tarifen; aber, meint Graf Bathurst mit empörender Anmaßung, Preußen möge sich dadurch nicht zu Restrictivmaßregeln gegen England verleiten lassen, nicht etwa um der brittischen Interessen willen, sondern weil sie die Meinung erwecken könnten, das alte freundschaftliche Verhältniß zwischen beiden Ländern habe Abbruch erfahren, noch solche Maßregeln ergreifen, die eine Erneuerung der Unterhandlungen zu gelegenerer Zeit in irgend einer Weise verhindern könnten. Preußen erwiederte am 29 Sept. 1818: es werde, welche Maßregeln für den Augenblick zu ergreifen es sich auch durch die Weigerung Englands veranlaßt sehen möchte, doch stets bemüht sein, das gute Einverständniß zwischen beiden Ländern zu pflegen und nie die Möglichkeit einer künftigen, zu beiderseitigem Vortheile gereichenden Vereinbarung aus den Augen verlieren. Im Jahre 1822 hatte Preußen durch Anwendung einer einfachen Retorsion, die lediglich in Erhöhung der Flaggengelder in den preußischen Häfen bestund, England zu einer Milderung der Schifffahrtsabgaben auf preußische Schiffe gestimmt, woraus ein Schifffahrtsvertrag scheinbarer Reciprocität hervorging. Nun machte es, angetrieben noch durch die neue Gestaltung der englischen Korngesetze (1822 bis 28), wiederum den Versuch, in Hinsicht der Tarifsätze gleichfalls den Grundsatz der Reciprocität zur Anerkennung zu bringen; sogar erklärte es sich bereit, für eine Reihe von Jahren nichts in seinem Zollsysteme zu ändern, namentlich die Einfuhrzölle von englischen Waaren nicht zu erhöhen, wenn England die Einfuhr des preußischen Getreides nur mit solchen Zöllen belege, welche die Möglichkeit nicht ausschließen diesen Handel noch mit Gewinn zu betreiben, und wenn es der Einfuhr von Bauholz größere Erleichterungen als bisher gewähre. „Niemals, erklärte die brittische Regierung

einſtimmig mit dem Gutachten des Geheimraths, könne ſie auf einen Vorſchlag eingehen, der ihr von Seiten einer fremden Regierung zur Abänderung der engliſchen Korngeſetze gemacht werde.“ Noch ſpäter wiederholte Preußen ſeine Vorſchläge in ähnlicher Weiſe, aber natürlich eben ſo vergebens; noch lange zeigte es Neigung zu bedeutenden Zugeſtändniſſen unter der Bedingung der Aenderung der Holz- und Korngeſetze, und ſelbſt in Hrn. Bowrings Berichte iſt noch für dieſen Fall die Rede von allgemeiner Reduction der Vereinszölle auf Baumwollen und der Claſſificirung der Zölle auf Wollen, um die geringern Sorten von der erſchwerten Belaſtung zu befreien, die das Syſtem der Gewichtsverzollung mit ſich bringt, ſo wie der Zölle auf Eiſenwaaren und Steingut, auch von der Neigung mancher Staatsmänner die innigern Handelsverhältniſſe mit einem politiſchen Bündniſſe zu verknüpfen. Und wenn nun auch heute die Anſichten in Deutſchland über unſere Beziehungen zu England ſich geläutert haben; wenn jetzt Jedermann weiß, daß namentlich die Korngeſetze nur dem theuren Brod, der Noth der Arbeiter, der Wuth gereizter Maſſen weichen, nur im Sturme über Bord gehen werden, und ihre Veränderung Deutſchland keinerlei Vortheile bringen werde; wenn man mehr und mehr begreift, daß in dem gegenwärtigen engliſchen Handelsſyſteme niemals eine durchgreifende Verringerung der Zölle ſtatt haben könne anders als nothgedrungen und ausſchließlich im brittiſchen Intereſſe; daß es alſo für die Zukunft nicht mehr zu erwarten ſteht, im Hinblick auf die Möglichkeit eines ſolchen Ereigniſſes würde ſich irgend eine Regierung zu einer Gegenleiſtung anheiſchig machen: ſo iſt doch ſo viel gewiß, daß Preußen ſich ſtets gewillt gezeigt hat ſeinen Tarif mit Rückſicht auf die Handelspolitik des Auslandes feſtzuſtellen, und geneigt

einer größern Freiheit der allgemeinen Handelsbewegung die Wege bahnen zu helfen.

Auf diese einleuchtende Verschiedenheit der Grundsätze, welche bei Bestimmung der Zollsätze im preußischen und in andern Tarifen leiten, hat die ökonomische Theorie des Adam Smith bedeutend eingewirkt, und es erscheint hier nöthig, in das Verhältniß dieser Lehre zu dem preußischen Tarife und der Vereinsökonomie tiefer einzudringen.

Neuerdings hört man oft behaupten, das Smith'sche System habe höchst nachtheilig auf Deutschlands Interessen eingewirkt; ja man hat schon zu verstehen gegeben, es sei eigens ersonnen, zu Gunsten Englands dem Aufschwunge der deutschen Manufacturen, so wie überhaupt der Fabrikindustrie auf dem Continente einen Fallstrick zu legen. Letzteres ist eine seltsame Uebertreibung, und ersteres mit großer Beschränkung zu verstehen; schon früher hatte ich Gelegenheit zu zeigen, wie die Herrschaft der Smith'schen Lehre, begründet in ihrer Uebereinstimmung mit dem Zeitgeiste, günstig auf die bundesgesetzlichen Bestimmungen für Herstellung der Handelsfreiheit im Innern Deutschlands und deren theilweise Durchführung eingewirkt hat. Man muß unterscheiden zwischen ihrer absoluten Wahrheit und der relativen, zwischen ihrem Werthe für die ausübende Staatskunst und dem für die Entwickelung der Wissenschaft. Zwar sah man längst nicht mehr den Reichthum der Völker in edlen Metallen und suchte praktisch die Bilanz in der Waaren-Ein- und Ausfuhr nicht mehr ihretwegen zu gewinnen; die scharfsinnigen Physiokraten hatten auf den Ackerbau als die unversiegbare Quelle des Nationalreichthums hingewiesen und ihm alle andere Thätigkeit untergeordnet; Adam Smith aber verhalf auch der Industrie zu ihrem

Recht, jeder Arbeit zu Ansehen, er zeigte, wie der Wohlstand aus jeder und aller productiven Thätigkeit, aus der Arbeit im weitesten Umfange erwächst. *) Zugleich begründete er sein allgemeines Industriesystem für die menschliche Gesellschaft bis in die Einzelnheiten mit mathematischer Schärfe und Klarheit, was ihm schnell überall Anhänger erwarb; er erhob die politische Oekonomie zu einem Zweige der reinen Wissenschaft. Indem er endlich die allgemeine Handelsfreiheit als das Gebot der Vernunft darstellte, und logisch entwickelte, wie sie das Princip jeder vernünftigen Handelspolitik bilde, kam er nicht nur

*) Heute fängt man an, die Fabrikindustrie über alle andern Gewerbe, namentlich den Ackerbau zu erheben, und daraus die Nothwendigkeit eines besondern Schutzes für sie abzuleiten. Man darf Arbeit nicht verwechseln mit den Erweckungsmitteln von Arbeit und Kräften. Niemand verkennt, daß eine Maschinenfabrik, welche die Maschinenkraft eines Landes erhöht, wichtiger ist als z. B. eine Feilenhauerei, der Bau einer Straße wichtiger als der eines Hauses; aber in beiden Fällen können dieselben Arbeiter verwandt werden, und das Geschäft des Straßenbauers steht nicht höher als das des Maurers. Smith und seine Anhänger wissen recht gut, daß die Arbeit eines Königs als solchen eine andere ist als die eines Copisten, und sie unterscheiden scharf die verschiedene Vortheilhaftigkeit der Gewerbe und Beschäftigungen für ein Land, nämlich nach ihrer Wirksamkeit und nach der Menge von productiven Kräften, die sie in Thätigkeit setzen. Fr. List sagt, das Wasser eines Canals auf Bewässerung von Wiesen verwendet, wird zwar die Ertragsfähigkeit der letztern mehren, die des ganzen Landes aber mindern. Ganz wahr, aber nicht minder tritt der Fall ein, wenn das Wasser des Canals auf einen Eisenhammer oder eine Mühle, also auf Fabrikthätigkeit verwandt wird. Man darf die Arbeit nicht verwechseln mit der Verwendungsart von Naturfonds, Kräften und Capitalen.

dem Drange seiner Zeit, dem ungemein gesteigerten Verkehrsbedürfnisse unter den Völkern entgegen, sondern er erhob sich auch wissenschaftlich zu einem Ziele, um dessen Erreichung im Leben je länger desto stärker gerungen wird und das zu gewinnen die Menschheit ohne Zweifel bestimmt ist.

Allerdings würde ein bestimmender Einfluß der Smith'schen Lehre auf das Oekonomiesystem des deutschen Zollvereins das Wohl und die Zukunft Deutschlands gefährden können. Indeß scheint sich diese Gefahr, ungeachtet noch Viele jener Lehre blind ergeben sind, doch mehr und mehr zu verringern; das geistlose Abschreiben des Meisters kommt aus der Mode, die wachen Interessen unseres Volkes selbst bringen unsere Staatsökonomen zur Einsicht, die Erfahrungen wachsen und sprechen immer lauter, endlich erheben sich in Deutschland immer mehr Stimmen, welche der sogenannten Schule geradezu auf den Leib rücken, unter ihnen oder vielmehr an ihrer Spitze Friedrich List, der seit zwanzig Jahren unermüdliche Kämpfer für den Schutz der deutschen Manufacturen. Mit Einem Worte, die öffentliche Meinung in Deutschland ist auf dem besten Wege, das Smith'sche System außer ihm zu begreifen, d. h. auch das zu erkennen was ihm mangelt.

Denn ein solches wissenschaftliches Gebäude kann in sich selbst vollkommen abgerundet, abgeschlossen, logisch sein, vielleicht läßt sich ihm in seinem ganzen Aufbau kein Trugschluß von Bedeutung nachweisen; dennoch mag es weit entfernt von absoluter Wahrheit, ja recht eigentlich ein Haus ohne Fundament sein, für Niemand wohnlich. Hierdurch aber verliert es keineswegs seinen Werth und alle Wahrheit. Darauf nur kommt es an, daß der Gedanke sich nicht in seinen Ideenkreis gefesselt gibt,

ſondern ſich aus demſelben fortbewegt, daß man das Syſtem in ſeiner Wahrheit, d. h. in ſeinen Gränzen begreift, ſich alſo von ſeinem Ungrunde und ſeinen Vorausſetzungen befreit, indem man einen neuen, von ihm unabhängigen Standpunkt gewinnt. Dieß gilt nun auch von der Lehre des A. Smith. Sie ſteht in der innigſten Beziehung zu dem Wiſſen, zu dem verneinend ſpeculativen Forſchen ſeiner Zeit; ſie iſt der höchſte Ausdruck für die Wiſſenſchaft der Geſellſchaftsökonomie, wie ſie dem Zeitalter der Abſtraction entſpricht, und wie die Gegenwart ſich nach allen Richtungen aus deren Leere und Unwirklichkeit zu befreien ſtrebt, ſo auch hinſichtlich der Staatswiſſenſchaften. Smiths allgemeines Induſtrieſyſtem geht vom Begriffe des Nationalreichthums in völligem Abgelöstſein von allem Nationalen aus, wie er eben nirgends in ſolcher Nacktheit vorhanden iſt; abgelöſet bewegt ſein Gedanke ſich von der Geſchichte, von dem Beſtehenden, von Organismen, berückſichtigt er weder die Gliederungen der Staaten und Völker, der Gewerbe und der Arbeit, noch ſelbſt den innern Zuſammenhang der Arbeit, Kräfte, Capitale und ihre Anwendung. Das materielle wie das geiſtige Capital eines Volks, ſelbſt Freiheit und Intelligenz, iſt immer an etwas Concretes, ſei dieß geiſtig oder nicht, gebunden, an ein Intereſſe, an eine beſtimmte Thätigkeit oder an eine Sache, an den Ackerbau, an die Gewerbe, an den Handel, an dieſe oder jene Bodenbeſchaffenheit, und jedes Einzelne, jedes Glied gewinnt erſt Bedeutung durch den Organismus des Ganzen. So verliert ein geſchickter Mechaniker an Productivkraft, wenn er an den Pflug geſtellt wird — geſunde Obſtbäume wird Niemand ein zweckmäßiges Brennholz nennen — Waſſergefälle, die ganze Maſchinenkraft hat unmittelbar mehr Werth für die Fabrikinduſtrie als für den Landbau. Die abſtracte

Lehre nimmt keine Rücksicht auf die Gebundenheit dieser Dinge und Eigenschaften und überträgt sie daher unter dem allgemeinen Namen „Capitale" von einem Gewerbzweige auf den andern, so willkürlich, daß Say sogar den Engländern zumuthet, sie möchten, wenn sie klug wären, ihr Manufacturcapital auf den Ackerbau verwenden. Ein Kaufmann allerdings kann seinen Verlag aus dem Handel zurückziehen und Grundeigenthum dafür kaufen; eine ganze Nation aber nicht, sie würde einen großen Theil ihrer erzeugenden Kräfte zerstören und ihr Grundeigenthum völlig entwerthen.

Hr. List nennt das Smith'sche System das kosmopolitische. Insofern er diese Bezeichnung im Gegensatz bloß zu dem seinigen, das er das nationale System der politischen Oekonomie nennt, anwendet, mag man es gelten lassen; sonst nicht. Das Wesen des Weltbürgerthums besteht keineswegs darin, den Staat oder das Volksthum zu seinem Gegensatze zu haben; eben so wenig als ein deutscher Patriot gerade aufhören muß ein Schwabe oder ein Preuße oder ein Bayer zu sein. Richtig verstanden, ist die Welt ein Organismus, und die Menschheit nicht minder; nur ihre Glieder sind wieder Organismen. Davon aber kennt das allgemeine Industriesystem nichts. Ohne allen geschichtlichen Kern, hat es weder mit der Welt noch mit der Menschheit noch mit dem Volksthum als einem concret Geistigen zu thun, wie sie wirklich da sind; vielmehr mit einer menschlichen Gesellschaft, wie sie nicht da ist und niemals da sein wird, in der die Menschen ohne organischen Verband, wie aus allem innerlichen Zusammenhange losgerissen, betrachtet werden. Seine Bezeichnung „kosmopolitisch" (besser wäre noch „atomistisch") ist um so ungeeigneter, als sie den Uneingeweihten leicht verleitet, die Smith'sche Lehre schief

aufzufaſſen. Eben ſo gut wie ſie könnte man alles, was über Politik vom Standpunkte des abſtracten Denkens aus geſagt und gelehrt wird, kosmopolitiſch nennen, was doch Unſinn wäre. Smith gegenüber kann man nicht den nationalen (er ſelbſt ſchrieb gewiß zu allernächſt für England), ſondern muß den poſitiven geſchichtlichen Boden einnehmen. Sein Syſtem, das gerade in der Abſtraction von dem Beſtehenden die ſchärfſte Conſequenz auszeichnet und dem es durch dieſe Ablöſung eben möglich ward, ſeinen Gegenſtand bis in die äußerſten Tiefen aufzuhellen und zu entwicklen, iſt wahrlich kein weltbürgerliches, ſondern es iſt das conſequente Syſtem der reinen oder abſtracten Geſellſchaftsökonomie.

Was den Umfang und Gedankengang der Lehre bedingt, bildet zugleich auch ihre Gränze. Sofern ſich ein wiſſenſchaftliches Syſtem in ſeinem Grunde und in ſeinen Vorausſetzungen völlig von der Wirklichkeit abgelöst hält, kann es in ſeiner Bewegung auch nie zur Wirklichkeit gelangen. Dieſe bildet ſeine Gränze, die es anerkennen muß, wenn es ſich nicht über ſich ſelbſt erheben und in Irrthum verfallen will. Selten aber erkennt der auch noch ſo ſcharfſinnige, in ſeinem Syſteme befangene Geiſt die Schranken, die ihm geſetzt ſind; es gehört dazu ein Standpunkt außer demſelben, auf dem die Lehre nicht bloß in ihrem Zuſammenhange, ſondern auch in ihrer Abgeſchloſſenheit und Beſchränktheit begriffen und als Ganzes Gegenſtand der Reflexion werden kann. In dieſen Fehler verfiel nun auch Adam Smith, und noch mehr ſeine Nachtreter: ſie verkannten die Gränzen der Erkenntniß auf dem von ihnen eingeſchlagenen Wege und ſchritten ſophiſtiſch über ihre eigenen Vorausſetzungen hinweg; und indem ſie ſich ſo mit den hochwichtigen Reſultaten

ihrer Forſchungen für die Wiſſenſchaft nicht begnügten, ſie vielmehr der wirklichen Weltordnung unterzuſchieben ſuchten, indem ſie ihre abſtracte Lehre durchaus zur Wirklichkeit aufblähen, ja in ihr nur noch Vernunft, Heil und Glückſeligkeit für die Welt anerkennen wollten, mußten ſie ſich nothwendig in ein Labyrinth von Irrthümern und Popanzen verfangen. Ihre neuern Gegner hingegen geriethen in einen andern Irrweg: jene ungehörigen Folgerungen verleiteten ſie zur Mißkennung des Syſtems ſelbſt. Anſtatt ſie auf ihre Vorausſetzungen, auf ihre Schranken zurückzuführen und ihnen zuzurufen: bis hierher und nicht weiter! verwechſelten ſie die Lehre mit ihren falſchen Anwendungen; und indem ſie damit jener gegenüber den poſitiven Boden verkannten, von dem aus ſie allein dieſe mit Klarheit, Wiſſenſchaftlichkeit und Erfolg bekämpfen konnten, ohne nöthig zu haben in abgeſchmackten Deuteleien und Verleumdungen Hülfe zu ſuchen, ſteigerten ſie nur die Verwirrung der Begriffe und ſchadeten der wiſſenſchaftlichen Erkenntniß. Anſtatt die letztere fortzuführen aus der Lehre heraus und dieſe in ihren eigenen Conſequenzen zu begränzen, verfingen ſie ſich vielmehr in der Theorie, der ſie alle Berechtigung abſprachen. War Adam Smith nicht vollkommen berechtigt, die Lehre von der Geſellſchaftsökonomie auf das Feld des abſtracten Denkens zu erheben und ſie hier wiſſenſchaftlich bis in ihre äußerſten Conſequenzen zu entwickeln? Fand er dazu nicht in der Zeit, in der damaligen Richtung alles philoſophiſchen Forſchens die dringendſte Aufforderung? Und hat er jene Lehre wie die Staatswiſſenſchaften überhaupt dadurch nicht erweitert; hat er die wiſſenſchaftliche Erkenntniß, die Einſicht in die Natur und die Quellen des Reichthums nicht gefördert, nicht Maſſen von niederdrückenden Vorurtheilen aufge-

räumt; hat er die Grundsätze über den Verkehr und den Handel der Völker miteinander nicht geläutert, nicht gewirkt für den raſcheren Pulsſchlag, für den ungehemmten Umlauf des Blutes, das mehr und mehr die ganze Menſchheit wie Einen Körper durchzieht; hat er das unbefangene Denken über die wichtigſten internationalen Verhältniſſe nicht erhöht, das Bewußtſein der Menſchheit von ihrer Einheit nicht wacher gemacht? So lange Adam Smith in der reinen Wiſſenſchaft der Geſellſchaftsökonomie unübertroffen bleibt, wird er auch Lehrer darin bleiben. Die Geſchichte der Wiſſenſchaft kennt nur Entwickelung, Fortſchritt, nicht Auslöſchung des einen Gedankens durch einen andern, des einen Syſtems durch ein anderes. Darauf kommt es heute an, einen Standpunkt zu gewinnen, von dem aus das Smith'ſche Syſtem in ſeinen Vorausſetzungen und Gränzen klar erkannt werden kann, ſich dadurch ſeinen unrichtigen Anwendungen zu entziehen und auf dem Gebiete der Wirklichkeit die Wiſſenſchaft ſelbſt, die Erkenntniß ſo wie die ausübende Staatskunſt weiter zu führen.

Um das Verhältniß der Smith'ſchen Lehre zu ihrer Anwendung auf das Leben praktiſch zu erläutern, will ich auf den Hauptgedanken derſelben näher eingehen. Ihr iſt das Princip des vernünftigen Haushalts der Geſellſchaft die Freiheit, nicht bloß Gewerbe- und Handelsfreiheit, auch die politiſche, religiöſe, die Freiheit ſchlechthin. Ich meine, das Princip ſei an ſich gut, das allein wahre; jenen Standpunkt überhaupt zugegeben, läßt es keine Einwendung zu. In ökonomiſcher Hinſicht äußert ſich dieß Princip als ein „Gehenlaſſen," ein Ausdruck Smiths, an dem jetzt Mancher Anſtoß nimmt; nämlich als ein Gehenlaſſen der Capitale nach ihrer Anwendung, der Arbeit, der productiven Kräfte, des

Verkehrs, der Interessen. Der Ausdruck enthält zweierlei: einmal ein bloß abwehrendes, das Vermeiden aller Hemmungen und Störungen, sodann ein bewegendes actives Princip, das Jeden zur Thätigkeit beruft, aber nach seiner freien Wahl. Hr. List verkennt daher den wahren Sinn des „Gehenlassens" (ökonomische Freiheit), wenn er behauptet, es liege darin ein Berufen auf die Selbstsucht der Menschen, und eine Lehre, die in solcher niedrigen Leidenschaft fuße, sei unmoralisch, sie stütze die Wohlfahrt der Völker auf den Eigennutz der Einzelnen. Denn der Mensch ist nicht ein schlechtweg selbstsüchtiges, sondern ein sittlich freies Wesen, und diese seine sittliche Natur hat Smith vor Augen: man muß von der moralischen Kraft und Würde des Menschen durchdrungen sein, wenn man die freie Selbstbestimmung seiner Thätigkeit für ihn fordert, ja auf diesem Grundstein die Wohlfahrt der Völker erzielen will. Smith steht in dieser unbedingten Forderung für jede vernünftige Gesellschaftsökonomie ganz auf der philosophischen Höhe seiner Zeit. Der Fortschritt aus dem Alterthume bis zu uns besteht eben in der Befreiung des Subjects von der Aeußerlichkeit, in der Erringung einer Weltordnung, in welcher der Mensch als solcher seine Rechte, d. h. seine Freiheit anerkannt findet. Im Alterthume war dieß nicht der Fall, der Staat als solcher gab dem Einzelnen seinen Platz, seinen Werth, seine Bestimmung — subjective Freiheit war nicht vorhanden, nicht einmal in der Idee. Indem Smith also diese als das Postulat und den Grund jeder vernünftigen Volkswirthschaft setzt, erhebt er seine Lehre zu der gegenwärtigen Höhe menschlicher Errungenschaft, bringt er sie in Einklang mit den Forderungen der Wissenschaft, und es erscheint somit etwas seltsam, wenn Hr. List ironisch ausruft, nach den Grund-

ſätzen der Schule müſſe man auch Diebe und Mörder ungehindert ihr Geſchäft verrichten laſſen!

Jenes Gehenlaſſen nun der Menſchen hinſichtlich ihrer Thätigkeit, der Anwendung ihrer Capitale und der Benutzung des Naturfonds mit Ausſchluß aller hemmenden Einwirkungen leitet, ſo führt Smith nach jeder Richtung weiter aus, im Allgemeinen zur vortheilhafteſten Beſchäftigung und zur zweckmäßigſten Benutzung der Capitale und Kräfte. Davon hängt denn die größtmögliche Theilung der Arbeit, ſo wie das angemeſſenſte Zuſammenwirken der Kräfte und Capitale ab. Beides aber bedingt die Wirkſamkeit und die Menge der Arbeit, d. h. die Fülle der Quelle, aus der die Nationen ihren Reichthum ſchöpfen.

Die Schlüſſe ſind richtig. Unverkennbar verdanken auch die heutigen civiliſirten Völker ihren in Vergleich mit frühern Zeiten unverhältnißmäßigen und allgemein verbreiteten Wohlſtand weſentlich dem Principe der ſubjectiven Freiheit, inſonders der ſich ſelbſt beſtimmenden Thätigkeit der Einzelnen, welche Selbſtbeſtimmung eben die Arbeit adelt, ihre Ehre, ihr Anſehn, ihre Befreiung bedingt. Gehen wir nun zur Anwendung auf die beſtehenden Verhältniſſe über. Da drängt ſich uns ſogleich die Gewißheit auf, daß das bloße „Gehenlaſſen" nicht überall die Wohlfahrt mehren würde. Die am meiſten vorgeſchrittenen Völker dürften gewinnen auf Koſten der zurückgebliebenen; denn nicht bloß die natürlichen Verhältniſſe würden ſich bei der allgemeinen unbedingten Concurrenz geltend machen, ſondern auch die künſtlichen: das Volk, welches bereits eine ſtarke Gewerkkraft ſich erzogen hat, würde ein entſchiedenes Uebergewicht über das Volk behaupten, welches ſolche noch nicht gewonnen, wenn die Natur dieſes auch in glei-

chem Grade begünstigt hätte. Das Abschaffen alles dessen, was die gewerbliche Bewegung hemmen kann, jeder Handelsbeschränkung, der Mauth, der Schutzmaßregeln für Industrie, Handel und Schifffahrt, der Gesetze für Stabilität des Grundbesitzes, der Gemeinheiten, aller Corporationsrechte u. s. w., würde manches Volk der wichtigsten Triebfedern für den Gemeinsinn, der vorzüglichsten Stützen seiner Wohlfahrt, Bildung und Gesittung berauben, manchen Staat in Anarchie und Verderben stürzen. Niemand aber hätte sich deßhalb über die Unwahrheit jener Lehre, sondern nur über die falsche Anwendung derselben zu beklagen.

Smith legt auf seinem abstracten Standpunkte zu viel Nachdruck auf die Theilung der Arbeit, zu wenig auf den Zusammenhang, die Organisirung derselben. Auf dem Organismus, der immer eigenthümlich ist, beruht zuletzt die Lebenskraft der Völker, und je gesunder und freier jener, desto größer diese. Die Nation schöpft ihre Erzeugungsfähigkeit nicht bloß aus den geistigen und physischen Kräften der Individuen, sondern auch aus ihren politischen Einrichtungen, aus ihren socialen und moralischen Zuständen und aus der dadurch bedingten Wirksamkeit der Arbeit; nicht bloß aus dem ihr zu Gebote stehenden Naturfonds und ihrem ersparten Verlage, sondern auch aus den Wirkungen des gesammten Staatslebens auf die Benutzung beider.*) Die Volksthümlichkeit ferner ist an sich schon eine mächtige Triebfeder, sie weckt den Wetteifer, den Ehrgeiz zu Thaten auf, die sonst nicht geschehen würden und führt

*) Die Engländer haben z. B. nach der Schätzung Martins mehr als 2½ Milliarden Pfd. Sterling Capital durch ihre Colonisationen erworben.

oft zu einer bewundernswerthen Kraftentwickelung: sie zu Gunsten eines abstracten Princips schwächen, heißt das Leben der Staaten an der empfindlichsten Stelle verwunden. Aber Volksthum, concret geistige Gliederungen und Bildungen, das sind wirkliche Potenzen, die Smith nicht als solche auffassen und deren Wirkungen er nicht ermessen konnte, wollte er anders das reine System der politischen Oekonomie bis in die äußersten Consequenzen durchführen. Der Irrthum ist nur, daß in dem Abgelöstsein seiner Lehre vom Wirklichen dem Gedanken dennoch die Wirklichkeit, seiner einseitigen Bewegung die Einheit und Fülle des Lebens unterworfen werden soll. Dadurch, daß subjective Freiheit eine unabweisbare Forderung geworden und hauptsächlich in der selbstbestimmenden Thätigkeit der Einzelnen so wie durch allgemeinen Wohlstand ihre Erfüllung findet, soll der Staat nicht das Mindeste weder an Bedeutung noch an Activität und Einfluß einbüßen, nur sein Organismus wird vollkommener, freier; eben so wenig wie das Volksbewußtsein sich dadurch schwächt, vielmehr läutert und kräftigt, daß das der Einzelnen freier wird. Der Staat gebietet über größere Mittel als der Mensch und muß daher auch größere allgemeine Zwecke verfolgen. Die Familie bemüht sich ein möglichst großes Capital auf die Erziehung der Kinder zu verwenden, sie weiß, es werde diesen später reiche Zinsen tragen; für die Nationalerziehung aber sorgt der Staat, und was er darauf verwendet, das bringt tausendfältige Frucht. Die Erziehung muß sich auch auf Gewerbe und Handel ausdehnen; eine vielfache Benutzung der Maschinenkraft, eine blühende Gewerkkraft setzt die vielseitigste Bildung voraus, zu der ein Ackerbauvolk nur durch lange Pflege gelangt. Bei bloßem Ackerbau liegt eine Masse von Naturkräften

müßig, die nur durch Manufacturen belebt und in materielles Einkommen gewährendes Capital verwandelt werden kann. Also wird die praktische Vernunft des Staats nicht die Privatthätigkeit schlechthin gehen lassen, die Hände im Schooße zublickend, sondern sie wird Anstalten treffen, um Manufacturen und Handel zu schaffen und gern ein Capital auf die Erziehung einer heimischen Gewerkkraft verwenden, die je mehr sie aufwächst, auch seine Fähigkeit steigert, die Summe der materiellen Capitale zu vermehren, und die zugleich auf die Civilisation und Macht der Nation, auf ihre Selbständigkeit und Größe den günstigsten Einfluß ausübt.

So viel sehen wir mithin, jenes Princip des Gehenlassens wird theils für die Wirklichkeit nicht ausreichen, ein blühendes Gemeinwesen zu schaffen, theils kann es bei unpassender Anwendung sogar ein blühendes Land ins Verderben bringen. Wie abstracte Freiheit überhaupt nur für den abstracten Staat paßt, und nicht für das Leben, so verhält es sich insonders auch mit ihrer Anwendung auf die wirklichen Wirthschaftszustände der Völker. Aber eben so gewiß ist, nur an dem Baume der Wissenschaft rankt und wächst die Erkenntniß, durch sie läutert und befreit sich das Bewußtsein der Völker.

Gilt Obiges im Allgemeinen von dem Smith'schen Systeme, so ist doch das Princip der allgemeinen Handelsfreiheit für uns zu wichtig, um nicht noch eine besondere Betrachtung in Anspruch zu nehmen. Smith erkennt an, daß durch passenden Schutz Fabriken emporzubringen seien, indeß nur auf Kosten der Gesellschaftseinkünfte, d. h. des Tauschwerths derjenigen Dinge, welche die allgemeine Industrie jährlich producire; er wie seine scharfsichtigsten Anhänger finden mäßige Schutzzölle dann erst zu entschuldigen, wenn sie sich auf Ge-

werbzweige beziehen, welche nach einer Reihe von Jahren auch ohne Schutz mit Vortheil betrieben werden können; sogar räth sie der verstorbene (von Hrn. List in seiner Nationaldkonomie doch gar zu sehr mißachtete) Chr. J. Kraus, Professor in Königsberg, der gewiß den günstigsten Einfluß auf eine beträchtliche Zahl preußischer Staatsmänner ausgeübt hat, in diesem Fall an. „Ohne Zweifel, sagt Smith, kann ein Land mittelst beschützender Maßregeln eine besondere Gattung von Manufacturen früher hervorbringen als ohne dieselben, auch wird diese Art von Manufacturen eben so wohlfeile oder noch wohlfeilere Erzeugnisse liefern können, als das Ausland. Allein obschon man so die Nationalindustrie früher in diejenigen Canäle leiten kann, in welche sie später von selbst geflossen wären, so folgt daraus doch keineswegs, daß die Gesammtsumme der Industrie oder der Gesellschaftseinkünfte mittelst solcher Maßregeln vermehrt werden könne. Die Industrie der Gesellschaft kann nur in soweit vermehrt werden, als ihr Capital sich vermehrt, und das Capital der Gesellschaft kann sich nur nach Maßgabe der Ersparnisse vermehren, die sie nach und nach an ihren Einkünften macht. Nun geht die unmittelbare Wirkung der Schutzmaßregeln dahin, die Gesellschaftseinkünfte zu vermindern. Sicherlich kann aber das was diese vermindert, das Capital nicht schneller vermehren, als es sich von selbst vermehrt haben würde, hätte man ihm so wie der Industrie freien Lauf gelassen."

Streiten wir nicht über den Standpunkt, so läßt sich gegen die Richtigkeit dieser Schlüsse nichts einwenden, und es bedarf dann nicht erst des trivialen Belegs dazu, wie unsinnig es wäre in Schottland Wein ziehen zu wollen. Die Spitze des Beweises liegt in dem Satze,

den Smith übrigens mit großer Schärfe durchführt: die unmittelbare Wirkung der Schutzmaßregeln gehe dahin, die Gesellschaftseinkünfte zu vermindern. Wohl verstanden, es ist hier von den Einkünften, von der Industrie und dem Capital der Gesellschaft die Rede, und zwar einer Gesellschaft, die, von unserm Standpunkte aus gesprochen, gar nicht existirt: bestünde sie aber, so müßte in ihr durch Errichtung von Schutzzolllinien jene Verminderung des Einkommens unmittelbar eintreten und somit auch alle die Nachtheile, die sich daran knüpfen. Mit Rücksicht auf die wirkliche Gesellschaft, d. h. auf verschiedene Völker kommt jedoch ein anderes Resultat heraus. Allerdings findet auch hier unmittelbar eine Verminderung der Einkünfte statt, und zwar auf beiden Seiten, wie Smith klar nachweist. Allein es besteht ein großer Unterschied in der Art und den Wirkungen des beiderseitigen Verlustes, den man bisher noch nicht berücksichtigt hat. Das Land nämlich, welches die Schutzmaßregeln gegen sich gekehrt sieht, verliert einen Markt, also an Absatz, an Einkünften, ohne daß irgend was ihm Ersatz dafür böte. Das andere hingegen, welches für sich den Schutz aufrichtet, thut dieß nur, um schlummernde Naturkräfte zu beleben und in werthvolle Quellen des Reichthums zu verwandeln, den Naturfonds wirksamer zu benutzen, die Arbeit zu organisiren und sich eine Gewerkkraft zu schaffen, die in kurzer Zeit die unmittelbare Verminderung der Einnahme vielfach zurückbringt; es gleicht einem Manne, der Auslagen zu seiner Bildung macht oder seine Einkünfte sich etwas vermindern läßt, um sich später eine hohe Lebensrente zu sichern. Was das erste einbüßt, ist freilich rein hin, unwiederbringlich. Der Verlust des letztern ist nur scheinbar, in der That aber eine Ersparniß, ein Capital,

das wuchernde Zinsen trägt, nicht bloß an materiellen Werthen, sondern auch an productiven Kräften; er bildet gleichsam eine Landeshülfe für das Aufkommen der Manufacturen, wie der Staat ja auch Gelehrte, Kunst und Wissenschaft unterstützt, um daraus später die höchsten Vortheile, Ehre und Größe zu ziehen.

Dennoch ist die Smith'sche Schlußfolge nicht bloß für die abstract gedachte Gesellschaft richtig, sondern sie ist auch in vielen Fällen auf die Wirklichkeit anwendbar, besonders wenn die Zollinie nicht zwischen verschiedenen Völkern, sondern in einem und demselben Lande errichtet werden soll, weil dann in der That auf beiden Seiten nichts gewonnen wird, das Ganze aber unberechenbar dabei verliert. Smith hätte zum Beleg seines Arguments die Geschichte der Deutschen aufrufen sollen und nicht einen schottischen Weinberg. Durch das Wegräumen der innern deutschen Zollschranken mehren sich die Gesammt-Einkünfte Deutschlands von Jahr zu Jahr; die Einnahme sämmtlicher Vereinsstaaten würde aber in noch größerem Verhältnisse sinken, wollte man Schlagbäume der Mauth im Innern wieder aufrichten.

Es ist nämlich sehr verschieden, ob die Länder, zwischen welchen es sich um Handelserleichterungen handelt, ziemlich gleiche Zustände, eine gleiche gewerbliche Entwickelung haben oder nicht, ob sie sich namentlich auch gegenseitig Begünstigungen gewähren. Eine Zollvereinigung zwischen mehreren sich nahe stehenden Gebieten ist grundverschieden von der einseitigen Aufhebung einer Schutzzollinie: dort wird der Schutz nicht aufgegeben wie hier, sondern nur auf ein größeres Verhältniß begründet; jene wird für die Theorie sprechen, diese nicht. Es fragt sich daher nun, ob dann, wenn die Zollvereinigung über alle Staaten ausgedehnt würde und somit allgemeine

Handelsfreiheit ins Leben trete, das Smith'sche Princip Geltung behielt? Ich meine, man könne die Frage nur bejahen. Freilich werden die bestehenden Verhältnisse eine solche Idee vorerst nicht zur Ausführung kommen lassen, obschon wir unzweifelhaft einer grösseren Handelsfreiheit entgegenschreiten; schon der vervielfältigte Verkehr, die vermehrfachten Transportmittel, der Handelsgeist und das immer grössere Zusammenleben der Völker drängen dahin. Gegen die allgemeine Handelsfreiheit aber thürmen sich noch unabsehbare Schwierigkeiten auf: die Bedürfnisse der Staaten, welche zum grössten Theil aus den Zolleinnahmen bestritten werden, die Eifersucht, die Ehrbegierde, die Leidenschaften der Völker, die Gewohnheiten, Vorurtheile, die Interessen der Einzelnen, die Furcht vor umstürzender Bewegung, kurz die gegenwärtige Ordnung der Dinge. Die Zeit ist dafür noch nicht gereift, und ohne Frage würde aus der Durchführung jenes Princips eine Umwälzung in allen Dingen hervorgehen, grösser als sie die Welt jemals gesehen hat. Wie gesagt aber, die Unzeitigkeit für die Durchführung einer Idee thut der Wahrheit derselben keinen Abbruch. Gesetzt, jene Umwälzung habe stattgefunden und es sei daraus eine Ordnung hervorgegangen, die in sich stark genug wäre, sich bei der allgemeinen Handelsfreiheit zu erhalten, so würde diese Ordnung ohne Zweifel eine höhere, freiere und den Wohlstand der Völker mehr begünstigende sein als die gegenwärtige.

Ein Beispiel wird dieß erläutern. Durch den Zollverein haben sich Deutschlands Einkünfte gemehrt. Nehmen wir nun an, er umfasse alle deutschen Staaten und trete so in einen Zoll-, Handels- und Schifffahrtsverband mit England — dem Lande gerade, das im Manufacturwesen am weitesten vorgeschritten ist, und über

eine Maschinenkraft gebietet, größer als die aller Länder des Continents zusammengenommen. Was würde die Folge sein? Diejenigen Gattungen englischer Waaren, welche wir noch nicht gleich wohlfeil erzeugen könnten, würden plötzlich alle unsere Märkte überschwemmen und dadurch eine Menge deutscher Fabriken zum Sturze kommen. Dahingegen würde sich für sämmtliche deutsche Erzeugnisse der größte Markt der Welt, für den Handel die mächtigste Aufmunterung, zahllose neue Absatzwege nach allen Theilen der Erde, der Schifffahrt sich freier Verkehr nach allen den reichen Häfen Großbritanniens und seinen Besitzungen eröffnen; in unsern Seestädten würde sich ein nie gekanntes Leben entwickeln, sie müßten einen großen Theil des englischen Handels an sich ziehn und für Deutschland zahllose Quellen des Reichthums aufschließen; englische Capitale, Maschinen, geistige und materielle Kräfte würden sich auf unsern Boden verpflanzen und hier die Entwickelung einer unsern Naturverhältnissen angemessenen Gewerkkraft beschleunigen. Deutschland dürfte um so schneller sich zu den mächtigsten Manufactur- und Seestaaten emporheben, als es in Bezug auf den Grundbesitz und die Vertheilung des Bodens, auf allgemeine Schulbildung, Freiheit in kirchlichen und religiösen Dingen, auf die wichtigsten Grundlagen des gesunden Gedeihens der Völker große Vorzüge vor England hat. Solche Vortheile, welche allerdings die Nachtheile weit überböten, wären aber nur der Preis einer allgemeinen Umwälzung, und was am meisten zu berücksichtigen ist: sie hätten vorläufig nirgends eine Gewähr ihrer Dauer.

Ebenso würde es sich nun verhalten, wenn die englisch-deutsche Union in weitere Verbindung mit andern Staaten träte und darin fortschritte, bis sie den Erdball

umſpannte: alles würde ſich umgeſtalten, aber der neu geordnete Zuſtand, wenn er zu Stande käme, für Induſtrie, Verkehr, Wohlſtand, Freiheit und Entwickelung der Völker günſtiger ſein als der alte. Wohl zu merken, bei dem ganzen Fortgange der Union wird die Vorausſetzung feſtgehalten, daß das Aufgeben der Zolllinien ſtets von zwei Seiten und endlich von allen Seiten geſchehe, bis dahin aber gegen die nicht unirten Staaten die Schutzmaßregeln fortbeſtehen, d. h. nur das Princip der Gegenſeitigkeit in ſeiner weiteſten Ausdehnung kommt dabei in Anwendung.

Ein ganz entgegengeſetztes Ergebniß würde ſich aber herausſtellen, wollte ein großer Staat oder ein Staatenverein einſeitig das Princip der Handelsfreiheit in Ausführung bringen; wie häufig von übertreibenden Jüngern Smiths als vortheilhaft angeprieſen und mit der abgeſchmackten Behauptung unterſtützt wird, durch Errichtung jedes Schutzzolles wie jeder Repreſſivmaßregel verſetze man in jeder Lage nicht dem Auslande, ſondern ſich ſelbſt den größten Schaden. Wollte z. B. der Zollverein dem unbedingten Princip der Handelsfreiheit huldigen, während England bei ſeinem Syſteme verharrte, ſo würden ihn zwar alle die oben angeführten Nachtheile treffen, die Vortheile aber, die aus Gegenſeitigkeit entſprängen, ihm nicht zu gute kommen — er würde ſeine Manufacturen vernichten, eine Maſſe geiſtiger und phyſiſcher Kräfte todt legen, an Reichthum und Macht einbüßen, ohne Erſatz und ohne Ausſicht auf Wiederaufſchwung. An dieſen Beiſpielen ſpiegelt ſich klar das Verhältniß der Theorie der Geſellſchaftsökonomie zu ihrer Anwendung auf gegebene Verhältniſſe: ſie fördert die wiſſenſchaftliche Erkenntniß; wo es aber zum Handeln kommt, da muß nicht die

Theorie, ſondern die tief erforſchte Kenntniß der Lage, Bedürfniſſe und Intereſſen des Volkes über die Maßregeln entſcheiden.

Auf die Vereinsökonomie hat ſie nun nicht nur bedeutſam eingewirkt — und nach unſerm Ermeſſen günſtig — ſondern ſie bildet auch die andere, die praktiſche Seite von ihr. Die Speculationen, welche Adam Smith über die Quellen des Reichthums der Geſellſchaft in ſeinem Dachſtübchen zu London anſtellte, haben ſicher nicht, wie man hat andeuten wollen um ſie in Mißcredit zu bringen, weder die frühern unglücklichen Zuſtände Deutſchlands, noch die für uns ungünſtig gebliebenen Verhältniſſe, namentlich die Handelspolitik der Nordſeeſtaaten verſchuldet — durch ſolche Anklagen wird ſich Niemand, der ein wenig vertraut iſt mit der vaterländiſchen Geſchichte, beirren laſſen. Sie fanden allerdings nirgends einen bereitern Boden, eine günſtigere Aufnahme, eine allgemeinere Verbreitung, als in Deutſchland. Natürlich, die ganze Bildung der Deutſchen war gewiſſermaßen eine theoretiſche, eine abſtracte. Die Rinde unſeres Volkes war überwuchert von Schmarotzergewächſen; die niederdrückende Engheit unſerer ſtaatlichen Zuſtände konnte die Strebenden nicht befriedigen, — ſie flüchteten, die Gedanken vom Beſtehenden ablöſend, in die Allgemeinheit; die Geiſter, abgeſtoßen von den öffentlichen Angelegenheiten, ſuchten im Reich der Speculation Erſatz, und die Herzen, deren Liebe der Hofſtaat mit der Perrücke nicht genügte nnd denen das große Vaterland verſchloſſen war, umfingen jetzt mit gleicher Wärme die ganze Welt, nur zu oft über Träumen von allgemeiner Freiheit und Glückſeligkeit das eigene Vaterland und deſſen Freiheit vergeſſend. Wo mehr als im Lande des abſtracten Denkens und Fühlens hätte die Smith'ſche Lehre, die eben von

der Gesellschaft, nicht vom einzelnen Staat ausging, Anklang finden sollen? Dazu kam, daß ihr Princip für den Verkehr auf die innern Verhältnisse Deutschlands vollkommen anwendbar war, so sehr, daß selbst die Wünsche der einseitigsten Patrioten mit demselben übereinstimmten. Handelsfreiheit für Deutschland zu erringen, war das allergrößte Bedürfniß, die Bedingung unseres höhern Nationalaufschwunges; die Theorie unterstützte dieß Bestreben, sie fleischte den Staatsmännern schon auf der Schule die Lehre ein: Handelsfreiheit führe zu Wohlfahrt, Macht und Größe. Dagegen hatten die Voraussetzungen der Lehre, welche ihre Anwendung beschränken, noch keine praktische Bedeutung für Deutschland: es gab noch keine Gesammtinteressen, welche sich durch sie bedroht sahen, also auch noch keine directe Aufforderung sie aufzuhüllen. Wir konnten nur eine abstracte Gesellschaftsökonomie und eine beschränkte Staats- Finanz- Wirthschaft kennen, nicht aber das Wesen der Nationalökonomie, weil wir keine ökonomisch vereinigte Nation darstellten; und da diese bestehenden Finanzwirthschaften als offenbar engherzig und schädlich für das Ganze erkannt wurden, so mußte jene um so tiefere Wurzeln im deutschen Boden schlagen.

Wie sich aber die Lehre der Geister bemächtigte, so bemächtigten sich die Geister auch wiederum der Lehre, d. h. sie erkannten sie mehr und mehr auch in ihrer Beschränktheit. Wo hätte dieß aber früher und gründlicher geschehen können, als in der Heimath der speculativen Philosophie, in dem Lande, wo die Entwickelung der Industrie, des Verkehrs, der materiellen Productivkräfte mehr als sonstwo aus der ihr vorangegangenen Geistesbildung erwachsen ist, sich demnach auch mehr als sonstwo wissenschaftlich begründet und frei bewegt? Weit ent-

fernt also, hierin mit Hrn. List unsere Stellung ungünstig zu finden, sehe ich darin vielmehr ihre Stärke. In der That, gerade in Bezug auf Volkswirthschaft hat die deutsche Wissenschaftlichkeit einmal im Großen das deutsche Leben gefördert: nicht nur in der wissenschaftlichen Erkenntiß, sondern auch durch sie in der praktischen Anwendung sind wir darin allen Völkern vorausgeschritten. Die Grundlagen und das Wesen der Oekonomie des deutschen Zollvereines entsprechen allein der Höhe unserer Zeit, den Forderungen der Wissenschaft, sie allein sind erfüllt von dem Geiste und durchdrungen von den Gedanken, welche das Zeitalter bewegen, allein also geeignet, ihnen die Erfüllung, Wirklichkeit zu geben: darum sind wir in diesem Falle mindestens berechtigt, den oft wiederholten Vorwurf, daß die Deutschen sich begnügten zu denken, während die anderen Völker handelten, zurückzugeben, von woher er auch komme, und der uns häufig zugedachten Rolle, aller Welt Schulmeister zu werden, den edlen Sinn unterzulegen, daß wir als Volk auf der Bahn der Entwickelung allen andern vorleuchten.

Der Verein suchte sein Oekonomieweſen in Einklang mit den Forderungen der reinen Wissenschaft zu bringen, so weit solches vernünftiger Weise zu erreichen ist. Die Grundsätze, worauf er sich dabei stützte und die den Kern seines Systems enthalten, lassen sich auf zweierlei zurückführen, nämlich: auf das Princip der Gegenseitigkeit in Beziehung nach außen, und auf das der Möglichkeit der Concurrenz nach innen. Beide vereinigt angewendet, bedingen die allmähliche Herbeiführung einer allgemeinen Verkehrsfreiheit, stimmen also mit dem Grundprincip der Theorie überein, nur daß sie auf wirklichem positivem Boden fußen. Um so mehr verdienen sie in Betracht genommen zu werden, als sie zugleich das

Verhältniß der Vereinsökonomie zu der Theorie und ihre Verschiedenheit von der Staatswirthschaft aller andern Länder bestimmen; auch erklären sie die bisherige Wirrniß in den Ansichten über den Zollverein, daß der eine in ihm nur die Smith'sche Handelsfreiheit, der andere nur ein Schutzzollsystem zu erkennen meint, und daß beide gleich sehr Recht und Unrecht haben.

Die Gegenseitigkeit besteht darin, daß verschiedene Staaten sich kraft eines Vertrags gegenseitige Verkehrserleichterungen von gleichem Gewicht gewähren, so daß sie, von Erleichterung zu Erleichterung fortschreitend, endlich zur vollen Handelsfreiheit kommen. Die ausgedehnteste Gegenseitigkeit ist demnach Zolleinigung. Die Vereinsstaaten, indem sie ihren Bund schlossen, huldigten der Handelsfreiheit, und sie machten diese dadurch zu ihrem eigenen Principe, daß sie alle deutschen Staaten zum Beitritt einluden und gegen die fremden erklärten, ihnen zu jeder Verkehrserleichterung nach dem Principe der Gegenseitigkeit die Hand bieten zu wollen. Daß es nicht bloß bei diesen Erklärungen blieb, sondern auch in Uebereinstimmung damit wiederholt entgegenkommende Versuche von Seiten Preußens gemacht wurden, ist bekannt; ebenso daß die Versuche deßhalb scheiterten, weil das Princip der Gegenseitigkeit in den organischen Handels- und Schifffahrtsgesetzen der andern Großmächte noch keine Anerkennung gewonnen hat — erklärte England doch, über seine Eingangszölle nicht einmal mit auswärtigen Staaten in Unterhandlung treten zu wollen — und Jedermann weiß, daß Rußland seine Gränze auf wahrhaft feindselige Weise absperrt, wie wenn Krieg und nicht Frieden herrsche. Gegen solche Umstände, wo die meisten Staaten nur ihre Selbstsucht gelten lassen und keinen Weg verschmähen, sich über die

andern Vortheile zu erschleichen, ist das nackte Princip unmächtig. Hier muß das Princip der Gegenseitigkeit noch auf wohlzielende Retorsionsmaßregeln ausgedehnt werden, ohne daß es deßhalb aufhörte dem der Handelsfreiheit zu dienen. Denn wo das eine Volk mit den Beschränkungen und den Schutzmaßregeln aller andern zu kämpfen hat, ohne sie zu vergelten und sich selbst zu schützen, da müssen nothwendig bei dem einen Theil Uebermuth und Uebergriffe täglich wachsen, bei dem andern aber Entmuthigung, Druck und Noth; wo aber dem Gegner auf kräftige Weise vergolten wird, da erwächst dem eignen Lande nicht nur Schutz und Kraft, sondern der Gegner wird sich auch eher veranlaßt finden, sich zu besinnen und den vernünftigen Vorschlägen Gehör zu schenken. Das Princip der Gegenseitigkeit in seiner ganzen Strenge bleibt also unter allen Umständen in Einklang mit den Forderungen der Wissenschaft: von ihm darf kein Staat in seinen auswärtigen Handelsbeziehungen auch nur um einen Schritt abweichen, will er sich anders auf der Höhe der Zeit erhalten und den großen Interessen seiner Angehörigen die nöthige Stütze gewähren.

Die Möglichkeit der Mitbewerbung besteht darin, daß ein Staat nicht durch zu niedrige Eingangsabgaben dem Inlande, durch zu hohe Zölle dem Auslande die Concurrenz auf den einheimischen Märkten unmöglich mache. Dieß Princip entspricht durchaus der Wissenschaft; es drückt die Form aus, in welcher die Idee der Handelsfreiheit allein in die Erscheinung treten, Wirklichkeit und Leben erlangen kann. Es widerspricht nicht dem Gedanken Smiths, sondern es bildet seine positive Ergänzung, seine Verwirklichung. Denn in Wahrheit besteht dort keine Handelsfreiheit, wo ein Land vermöge seines irgendwie erzielten Vorsprungs freie Bahn hat, die Manufac-

turen und alle davon abhängenden geistigen und materiellen Kräfte eines andern Landes zu erdrücken; eben so wenig wie dort, wo wenige Fabricanten durch zu hohe Schutzzölle ausschließliche Monopole erlangen. Der Unterschied ist nur: daß die Hemmung, der Druck und Zwang des Landes im ersten Falle von außen, im andern von innen kommen. Ohne Möglichkeit der Concurrenz gibt's in Wahrheit keine Handelsfreiheit — ein großer Grundsatz, der die Politik noch keines andern Staats als des deutschen Zollvereins durchdrungen hat. England kennt ihn so wenig als Frankreich und Rußland; ihre Schutzzölle schließen meist jede auswärtige Concurrenz aus, sogar manche Rohstoffe fremder Colonien, und die Concurrenz auf ihr Gebiet herbeizulocken fällt ihnen nicht ein. Noch steht ihr Agriculturinteresse gegenüber ihrem Manufacturinteresse, die doch identisch sind, eine Schaar von Monopolisten im Streit mit den Gesammtinteressen der Völker. Die Unfreiheit, die noch an der Oekonomie dieser Staaten haftet, muß sich einst bestrafen. Ihr Abstand von dem System der Vereinsökonomie ist kurz der: jene muß noch erst von der reinen Theorie durchdrungen und überwunden werden, das unsrige aber hat diese bereits überwunden. Will man mir die Manufacturhöhe Englands, wofür es hundert Gründe gibt, entgegenhalten? Aber es gab Zeiten, wo das englische System weniger beschränkend, und andere, wo es weit angemessener für die Entwickelung war als gegenwärtig: durch alle diese Jahrhunderte schwillt die englische Macht unter sehr günstigen Verhältnissen mehr und mehr an, und sie ist jetzt groß genug, um allein durch den ihr einmal inwohnenden Impuls viele Schwächen zu bedecken, welche der Fortschritt der Zeit enthüllt hat. Deutschland erfreut sich erst seit einem Decennium einer freiern Verkehrsbewegung in seinem Innern und schon

wächst seine Gewerkkraft, sein Wohlstand in nicht minderm Verhältnisse als die Englands, obschon es in Zoll und Handel noch zerrissen, noch getrennt von seinen eigenen Meeren, ja seine Schifffahrt, das wichtigste aller Gewerbe, noch völlig dem Auslande preisgegeben ist.

Die Möglichkeit der Concurrenz, bedingt durch die Tarifsätze, führt uns auf die nähere Betrachtung des Vereinstarifes zurück. Die Gesetzgebung von 1818, der er seinen Ursprung dankt, setzte fest, daß alle fremden Erzeugnisse, welcher Natur auch, in das ganze Königreich zum Verbrauch oder zur Durchfuhr könnten eingeführt, alle inländischen eben so ausgeführt werden. *) Die Tarifsätze sollten mäßig sein und leicht zu erheben; ein halber Thaler vom preußischen Centner ward als die Regel beim Eingange von Waaren, Freiheit von jeder Abgabe als die bei der Ausfuhr ausgesprochen. Für fremde Fabricate und Manufacte soll der Eingangszoll im Allgemeinen nicht 10 Procent des Werthes nach dem mittlern Preise übersteigen; ja er soll noch darunter erniedrigt werden, wenn solches ohne Benachtheiligung der einheimischen Industrie geschehen kann. Man wollte sowohl im Interesse der Finanzen als der Verzehrer nur sehr mäßige Schutzzölle zugestehen, aber nirgend und niemals eine Aufmunterung zum Monopole ertheilen: alle ihre Thätigkeit und Kräfte entwickelnd, sich aller Mittel des Geistes und der Natur bedienend, sollen die einheimischen Fabriken und Manufacturen kämpfen gegen die fremde Concurrenz.

---

*) Nur Salz und Spielkarten als Regale machen eine Ausnahme davon. Die Tarife der übrigen großen Staaten prohibiren Hunderte von Artikeln.

Der preußische Tarif huldigte im Princip also der Handelsfreiheit, d. h. der Möglichkeit einer allgemeinen Mitbewerbung. Auch fiel seine ganze Ausführung so günstig aus, daß er den Bedürfnissen der preußischen Industrie, den Zeitumständen und seiner Hauptbestimmung, Vereinstarif zu werden, völlig entsprach. Schon der letztern wegen mußte er in seinen Zollsätzen ungleich billiger sein als die englischen und franzdsischen Zollsysteme, und besonders vermeiden, durch übertriebenen Schutz dem deutschen Verkehr mit dem Auslande zu nahe zu treten. Denn die Aufgabe war, den Uebergang aus der Zerrissenheit im Zollwesen und theilweise aus dem unbeschränkten Handel in ein deutsches Schutzsystem den einzelnen Staaten möglichst zu erleichtern und im Ganzen ohne große Störung oder Erschütterung der bestehenden Verkehrsverhältnisse zu bewerkstelligen. Das Schutzsystem durfte nicht in Beschränkungen der Concurrenz, sondern in Erweiterungen derselben, nicht in Hemmung der Verkehrsbewegung, sondern im Beleben und Befreien derselben, weniger in den einzelnen Zollsätzen als in seinen allgemeinen Bestimmungen und den daraus hervorgehenden Totalwirkungen bestehen. Es beruht wesentlich auf Erleichterung des innern Verkehrs durch Wegräumen der innern Zollschranken; des äußern Verkehrs durch erleichterte Ein- und Ausfuhr, fast durchgängige Abgabenfreiheit der letztern und der Einfuhr von den Rohstoffen, welche weiter, namentlich zur Wiederausfuhr, verarbeitet werden, und durch zweckmäßige, die Entrichtung der Mauthgefälle ꝛc. betreffende Anordnungen; endlich drittens auf einer solchen Festsetzung der Zollsätze, daß daraus eine reiche Einnahmsquelle für die Finanzen fließt und zugleich dem einheimischen Gewerbfleiß die Concurrenz mit dem Auslande ermöglicht wird — auf Grundsätzen also, die mit den Forderungen

der Freiheit, Wissenschaft und Vernunft im vollsten Einklange stehen.

Ein eigenthümlicher großer Vorzug des Tarifs besteht — im Allgemeinen genommen — noch darin, daß er die Zollsätze meist nach dem Gewichte, nicht nach dem Werthe, und nur ausnahmsweise nach Maß und Stückzahl bestimmt. Dadurch werden alle Geschäfte auf der Mauth vereinfacht und beschleunigt, der Verkehr also erleichtert. Den Zolleinnehmern wird die Gelegenheit benommen, Zweifel zu haben und Irrungen zu begehen, die sonst beim besten Willen stattfinden können; die zu niedrigen Schätzungen, das offene Schmuggeln und sonstige Betrügereien werden vermieden. Keine Mauth wird ihren Zweck ganz erreichen, wenn sie complicirte Verfahren anwendet; am schlimmsten aber ist, wenn der Willkür der Einnehmer zu großer Raum gestattet wird, wie es bei Erhebung der Zölle nach dem Werthe, wo sie die Waaren zu schätzen haben, geschieht. *) Wie wichtig dieß alles, die Hauptsache aber ist die Einwirkung jener Erhebungsweise auf die Production. Die Gegenstände des allgemeinen Verbrauchs, die jedes Land am leichtesten selbst erzeugen kann und deren eigene Gewinnung wegen ihres hohen Totalbetrags am wichtigsten für das Land ist, genießen durch sie einen höhern Schutz als die feinern kostbarern Waaren derselben Gattung, weil sie mehr wiegen. Dieß ist den gewerblichen Interessen angemessen, denn jeder Gewerbszweig kann sich nur aus dem Rohen zum Feinen ausbilden, nicht umge-

*) Das Erhebungssystem nach dem Gewichte ist übrigens nicht neu in Deutschland. Schon die Instruction für die 1799 zur Berathung der neuen Zollgesetzgebung Bayerns niedergesetzte Commission besagt: künftig sei nicht mehr nach der willkürlichen Werthschätzung, sondern nach dem Gewichte oder Maße der Zoll zu erheben.

kehrt; erst muß man in den einfachen Geweben die Concurrenz erringen, ehe man daran denken kann, auch ihre Ausschmückung mit Vortheil zu betreiben — Elberfeld und Krefeld senden bereits Massen von einfachen Seidestoffen nach Frankreich, beziehen aber von dort noch die kostbareren Modezeuge. Sodann wird dadurch, daß der Schutzzoll sinkt, je leichter und kostbarer die Waare, die Prämie und der Reiz des Einschwärzens gemindert in dem Maße als dieß leichter wird. Endlich bringt jene Erhebungsweise eine größere Stätigkeit in die Einnahme und innerhalb gewisser Gränzen eine passende Regelung in den Schutz, so wie eine größere Unabhängigkeit von auswärtigen Handelskrisen. Je wohlfeiler das Ausland die Waare liefert, desto höher steigt der Zoll; fällt z. B. aus irgend welchen Ursachen der Preis gemeiner Baumwollwaaren im Auslande auf die Hälfte, so beträgt der Zoll dem Werthe nach doppelt so viel als früher, unsere Fabricanten genießen also eines höhern Schutzes. Steigen aber die Preise im Auslande oder fallen sie bei uns, vermöge der Fortschritte unserer Manufacturen, so vermindert sich die Höhe des Schutzzolles. Auf solche Weise wird dieser bis auf einen gewissen Punkt von selbst geregelt, nach dem Bedürfnisse. Dabei versteht sich von selbst, daß wenn die Veränderungen der Preise dauernd bleiben, dann in den dreijährigen Regelungen des Zolltarifs darauf Rücksicht genommen wird. Zu Zeiten von Handelskrisen überschüttet England unsere Märkte mit Waaren zu Spottpreisen, überhaupt gibt es in Verbindung mit Frankreich und einigen kleineren Staaten sich alle Mühe durch niedrige Preise unsere Manufacturen niederzuhalten — unser Princip, die Mitbewerbung dem Auslande offen zu halten, erleichtert ihnen derartige Versuche. Es ist augenscheinlich, daß wir gegen dieselben noch weniger

ſicher geſtellt wären als gegenwärtig, wenn der Tarif die Zollſätze nach dem Werthe beſtimmte. Darum iſt namentlich den Engländern unſer Gewichtstarif ein Dorn im Auge; abſurd aber iſt es, wenn ſie behaupten, er mache möglich, daß die deutſchen Fabriken doppelt und dreifach höhere Preiſe ſtellten als die engliſchen, denn um den Betrag jeder Preiſeminderung kann England die Waaren doch auch gegenwärtig wohlfeiler nach Deutſchland ſchaffen. Das Einzige, was ſich gegen die Erhebungsweiſe ſagen läßt, iſt die ſehr ungleichmäßige Beſteuerung der Conſumenten: die gröbern Stoffe, welche den höchſten Zoll entrichten, verzehren die Armen; die feinſten, welche verhältnißmäßig ſo viel wie nichts bezahlen, die Reichen. Die koſtbarſten Shawls, die Gold nicht aufwiegt, und das grobe Kleid des Hirten entrichten nach dem Gewichte die Abgabe; die koſtbarſten und die gemeinſten Weine haben dieſelbe Taxe. Es dürfte daher räthlich ſein, eine Beſteuerung nach dem Werthe, auf die einfachſten Regeln zurückgeführt, mit der nach dem Gewichte zu verbinden, namentlich eine Steuer auf die Gegenſtände des reinen Luxus in Betracht zu nehmen. Wo man ſich aber wegen der immer damit verknüpften Nachtheile nicht dazu entſchließen kann, ſo ſollte man dann um ſo größere Rückſicht für die mäßig Bemittelten in Betracht der übrigen Steuern nehmen; wovon man bis jetzt leider noch ſo entfernt iſt, daß dieſe ebenfalls im Allgemeinen, wie namentlich Schlacht- und Mahlſteuer, mehr die untern als die höhern Stände des Volkes treffen.

Auch die zweckmäßige Beſtimmung endlich, welche alle drei Jahre eine allgemeine Reviſion des Tarifes anordnet, während alle übrigen Aenderungen und Interpretationen von Einfluß nur einmal des Jahrs eintreten dürfen und ſtets acht Wochen vor dem 1 Januar veröffent-

licht werden müssen, ist im Geiste wahrer Handelsfreiheit gedacht. Sie enthält die Mittel, unvermeidliche Verrechnungen, Irrthümer, starke Veränderungen in den Waarenpreisen zu verbessern, jede Neigung zum Monopole zu ersticken, den schädlichen Einfluß zu hoher oder zu niedriger Zollsätze und das Erstarken von Sonderinteressen zu einer gefährlichen Macht zeitig genug abzuwehren. Nicht bloß kennt das Zollwesen von keinem der übrigen Länder eine ähnliche Bestimmung, sondern kaum dürfte auch ein anderes solche zu ertragen fähig sein, eine allgemeine Revision nämlich durch unparteiliche Männer, die nur die Finanzen des Staats in Verbindung mit dem Gesammtinteresse des Volkes dabei vor Augen behalten.

Bezeichnend ist die Art, wie die Revision statt hat, indem daraus hervorgeht, daß man die Zollsätze mit gleichem Rechte financielle wie beschützende nennen kann. Den Maßstab dafür geben die allgemeinen Zolltabellen des Vereins über die Ein- und Ausfuhr und die Statistik der innern Industrie; letztere geht hauptsächlich aus der Zusammenstellung der gewerblichen Bewegung in den einzelnen Vereinsstaaten hervor, wie denn namentlich Preußen sich mit Recht fortwährend über das Verhältniß des Verbrauchs und der Erzeugung in seinem Lande die genaueste Kenntniß verschafft. Die Hauptfrage nun bei der Revision ist die: erträgt der Artikel einen höhern Zollsatz als den bestehenden, oder diesen doch, oder beides nicht? Hat nämlich die Einfuhr eines Erzeugnisses beträchtlich zugenommen, die Ausfuhr aber nicht, und ist die inländische Production desselben Erzeugnisses nicht vorgeschritten oder nur unbedeutend oder gar zurückgegangen, so läßt sich daraus mit Sicherheit schließen, daß die auswärtige Concurrenz gegen die einheimische in Vortheil stund, und in diesem Fall erträgt der Artikel

einen höhern Zoll. Der höhere Ansatz muß aber nicht nothwendig die Einfuhr, noch viel weniger die Zolleinnahme vermindern, vielmehr kann er letztere sogar noch bei etwas verminderter Einfuhr erhöhen. Der Artikel würde den Zollsatz nicht mehr ertragen, wenn dessen Höhe die Einfuhr über die Möglichkeit der Concurrenz beschränkte. Also berücksichtigt man, mit dem Zollsatze steigend, eben so sehr die Finanzen als den Schutz des einheimischen Gewerbzweiges. — Hat ferner die Einfuhr einer Waare sich nicht vermehrt oder gar vermindert, während der Verbrauch, also die inländische Production, derselben doch beträchtlich gestiegen ist, so beweist das, daß der Artikel den bestehenden Zoll nicht erträgt, und man geht damit herunter. In solchem Falle vermindert man den Schutzzoll zu Gunsten der auswärtigen Concurrenz und der einheimischen Verzehrer, und erzielt durch vermehrte Einfuhr eine höhere Zolleinnahme. Man sieht, hierbei kann sich keine Neigung zum Monopole ausbilden, von einem Schutzsystem im englischen, französischen und russischen Sinne gar nicht die Rede sein: die Quellen der Einkünfte ergiebiger zu machen, bildet die Haupttriebfeder, das Mittel dazu die allgemeine Concurrenz, d. h. das Handelsfreiheit vermöglichende Princip.

Natürlich muß die Frage: welchen Eingangszoll eine Waare ertrage? bei denjenigen Gegenständen anders wie oben zu entscheiden sein, welche im Inlande gar nicht oder nicht hinlänglich erzeugt werden können. Das gilt namentlich von den tropischen Producten. Diese lassen sich in ökonomischer Hinsicht in zwei Reihen bringen, darnach nämlich ob sie der heimischen Erzeugung oder bloß zum Verbrauch dienen. Diejenigen von ihnen, welche als Rohstoffe in den Manufacturen oder in den Gewerben überhaupt verwendet werden, wie Baumwolle, Farbstoffe ꝛc.,

müssen in der Regel ganz frei eingehen. Bei denjenigen aber, welche unmittelbar zum Verbrauch übergehen, wie Gewürze, Kaffee, Zucker ꝛc., hat die Zollgesetzgebung den freiesten Spielraum, zugleich aber auch die schwierigste Aufgabe zu lösen. Zunächst dienen sie als die ergiebigste Quelle aller Zolleinkünfte, deren kein heutiger Staatshaushalt entbehren kann. In dieser Hinsicht darf man nur die Möglichkeit des Verbrauchs berücksichtigen, d. h. die Zollsätze nicht so hoch stellen, daß sie durch Verringerung des Verbrauchs die Einkünfte schmälern; nur wenn der Verbrauch einen höhern Zollsatz erträgt, steigt man, und umgekehrt. Sodann geben sie die Mittel an die Hand, vortheilhafte und die heimische Industrie belebende Handelsverträge abzuschließen, zumal dem Zollvereine, der keine Besitzungen in den tropischen Zonen hat. In dieser Hinsicht sind sie auch für unsern Gewerbfleiß von der größten Bedeutung — was leider noch nicht genug erkannt wird. Die Zollsätze auf Fabrikwaaren können unter den bestehenden Verhältnissen vernünftigerweise nicht Gegenstand eines Handelsvertrags werden, wohl aber die auf Zucker, Gewürze, Reis ꝛc. Sagten wir z. B. England zu, den Zoll auf Gespinnste für sechs Jahre nicht zu erhöhen, so könnten am nächsten Tage eine englische Erfindung oder andere zufällige Umstände so auf die englischen Preise zu wirken beginnen, daß binnen sechs Jahren alle unsere Spinnereien den Todesstoß erhielten. Gestehen wir hingegen den amerikanischen Staaten Zollerleichterungen für ihren Zucker, Kaffee, Reis, Tabak zu, gegen gleiche Begünstigungen der Ausfuhr unserer Fabricate dahin: so können hieraus beiden Theilen nur Vortheile erwachsen, und je billiger die Production in Amerika würde, desto größere Vortheile zögen wir aus dem Vertrage. Bleibt der Zollverein also dem Principe

ſeines Tarifes getreu, ſo wird er über die Abgabe auf Fabrikwaaren nur die Möglichkeit der Concurrenz befragen, über die auf Colonialproducte aber, außer der Rückſicht auf den Verbrauch, vortheilhafte Handelsverträge nach dem Grundſatze der Gegenſeitigkeit abſchließen. Das Princip iſt richtig, im Einklange mit dem der Handelsfreiheit, und es liegt nur an der unrichtigen Anwendung desſelben, wenn in beiden Beziehungen, wie wir ſpäter ſehen werden, große Fehler begangen worden ſind.

Noch auf zweierlei will ich in Kürze aufmerkſam machen. Nach dem Abgehandelten wird es nun Jeder begreifen, warum der öſterreichiſche Zolltarif ſich nicht wie der preußiſche zum deutſchen Vereinstarife eignet: einmal war er zu hoch, als daß er die in den meiſten deutſchen Staaten beſtehenden Verhältniſſe und Verkehrsbeziehungen nicht hätte verwirren ſollen; ſodann hätte er, als nicht hervorgegangen aus den Forderungen der Wiſſenſchaft und zugleich aus den Bedürfniſſen der deutſchen Nation, auch beiden nie genügt; er hätte jener erleuchteten Principien entbehrt, welche eben den Vereinstarif an innerem Werthe über die aller andern Länder erheben. Zweitens muß der Natur der Sache nach ſich im Vereinstarife eine Neigung zum Steigern der Zollſätze kund geben. Einmal liegt dieß in der Verzollung nach dem Gewichte, ſodann in der Einwirkung der viel größern Schutzmaßregeln des Auslandes, endlich in den außerordentlichen Anſtrengungen desſelben, die noch lange anhalten werden, die Entwickelung des Zollvereins, ſeine Ausbreitung ſo wie die Erſtarkung ſeiner Gewerkkraft aufzuhalten. Wie geſagt, wir werden uns noch längere Zeit genöthigt ſehen, mit dem Tarife in die Höhe zu gehen, damit er ſeinen Zweck erfülle. Raſcher würde es damit gehen, wenn nicht die deutſchen Nordſeeſtaaten durch ihre Trennung die

Entwickelung des Gesammtvaterlandes aufhielten: erst müssen wir ihnen den Anschluß erleichtern und diesen bewerkstelligen, ehe wir unser Tarif-System kräftiger entfalten können. Indem aber alsdann unser Tarif steigt und der österreichische aus ähnlichen Gründen, die nun entgegengesetzt wirken, fällt, so wird hierdurch die Annäherung der beiderseitigen Tarife, also zugleich die des Zollvereins und Oesterreichs angebahnt, mehr und mehr ein inniger Handelsvertrag thunlich und endlich die völlige Einigung von ganz Deutschland in Aussicht gestellt.

Das nun sind die Grundzüge der politischen Oekonomie des deutschen Zollvereins. Sie steht im Einklange sowohl mit seinem eigenen Grundgedanken als mit den Forderungen der Wissenschaft. Sie verwirft nicht die durch Smith begründete Lehre, sondern läutert, begränzt sie und erweitert die Wissenschaft über sie hinaus. Jene Lehre, insofern sie in ihren Voraussetzungen von Geschichte und Bestehendem abstrahirt, überall die Wirklichkeit verneint und nie zu dieser gelangen kann, ist die negative; die unsere hingegen die positive, denn sie geht unmittelbar aus der geschichtlichen Entwickelung, aus dem Leben selbst hervor und hat jene als ihr Negatives in sich. Nicht als ob Smiths System darum seinen Werth einbüßte, vielmehr wird es von unserm Standpunkte aus erst begriffen in seiner ganzen Wahrheit, aber auch in seiner vollen Begränztheit; dadurch nun die Wissenschaft der politischen Oekonomie ergänzt und zu der Erkenntniß fortgeführt, durch welche sie erst den Völkern Gedeihen und Früchte bringt und mit der Geschichte versöhnt. Sie steht in ihren Principien ganz auf der Höhe der bewegenden Zeitgedanken, sie erkennt die subjective Freiheit auch in der Staatsökonomie an, sie verpflanzt das Princip der Handelsfreiheit aus dem Gebiete der Abstraction auf

den Boden der Wirklichkeit und flechtet es ein in die grünen Zweige des Lebens. Weder ist sie das Smith'sche System, zu dem sie sich verhält wie Sein zu Nichtsein; noch eine bloße Nachahmung der fremdländischen Schutzsysteme, zu welchen sie sich verhält wie Freiheit zu Unfreiheit: sie ist eine deutsche Errungenschaft, dem Wesen unserer Eigenheit entsprechend, das deutsche Oekonomiesystem, auf dessen Durchführung und lebendiger Entwickelung eine der wichtigsten Seiten von der Zukunft Deutschlands beruht. Darum halten wir fest an ihr, und statt uns in Gegenstrebungen zu verirren, suchen wir ihre Principien vielmehr immer tiefer, sicherer zu begründen. Denn noch ist sie erst im Werden und Aufleben, schwach und ringend, noch entbehrt sie der nöthigen Grundlagen zu ihrer kräftigen Entfaltung, noch hat sie nicht alle gewerblichen Richtungen des Vereins, nicht alle deutschen Staaten mit ihrem Lichte durchdrungen, ja noch steht sie entfernt da von dem wichtigsten Wirthschaftszweige der Nationen — der Schifffahrt, wie wenn Deutschland sich niemals der großen Wirkungen derselben erfreuen sollte.

---

## Viertes Capitel.

### Der Eingang in den zweiten Zeitabschnitt des Zollvereins.

Im Herbste 1840 versammelten sich Bevollmächtigte der Vereinsstaaten *) in Berlin, um über die Fortdauer

*) Es waren ihrer vierzehn an der Zahl: für Preußen der w. Geh. Oberfinanzrath Kuhlmeyer und der w. Geh. Legationsrath Eichmann; für Bayern der Ministerialrath Bever; für Sachsen der Steuerdirector v. Zahn; für

des deutschen Zoll- und Handelsbundes und die etwa für nöthig befundenen Modificationen des ihm zu Grunde liegenden Vertrages und zusätzlichen Bestimmungen Berathung zu pflegen. War die Hauptsache, nämlich das Fortbestehen des Vereins, auch schon entschieden, indem jeder zum Rücktritt entschlossene Staat laut Vertrag solchen Entschluß zwei Jahre vor Ablauf der ersten Vereinsperiode (31 December 1841), also schon am 1 Januar 1840, kund gethan haben mußte, was von keiner Seite geschehen, so gab es doch so vielen Stoff zu behandeln, so manche abweichende Ansichten, Wünsche und Interessen zu vermitteln und zu vereinbaren, daß die Verhandlungen bei allem Fleiße und Eifer der Bevollmächtigten sich bis über den Monat Mai 1841 hinauszogen. Noch nie hielt ein Vereinstag in gleich hohem Grade die öffentliche Aufmerksamkeit gefesselt, noch nie war er auch von gleich hoher Bedeutung — es galt ja den Beweis, daß der volksthümlich gewordene Bund die Feuerprobe bestanden, die Erneuerung seiner Grundlagen und seine Fortbildung auf denselben — mit Einem Wort seine Festigung für alle Zeit. Je dichter in Berlin die Verhandlungen mit dem Schleier des Geheimnisses umhüllt wurden —

---

Würtemberg der Geschäftsträger am preußischen Hofe, Freiherr v. Linden, und der Oberfinanzrath Hauber; für Baden der Geh. Referendär Regenauer und der Minister-Resident am preußischen Hofe, Obristlieutenant v. Frankenberg-Ludwigsdorff; für Kurfürstenthum Hessen der Oberdirector Schwedes; für Großherzogthum Hessen der Minister-Resident am preußischen Hofe, Oberstlieutenant Freiherr v. Schäffer-Bernstein; und der Geh. Oberfinanzrath Biersack; für den Thüringischen Verein der großherz. sächsische geh. Legationsrath Thon; für Nassau der Geheime Rath Magdeburg; für Frankfurt der Senator Dr. Sonchay.

denn leider wissen die Vereinsregierungen die Vortheile noch nicht zu würdigen, welche eine angemessene Oeffentlichkeit für sie wie für die gesammten deutschen Interessen mit sich führen würde; sie wissen die größte aller Stützen noch nicht zu schätzen, die sie eben in dieser finden können, in einer Oeffentlichkeit nämlich, welche einerseits das Volk über seine wahren Bedürfnisse aufklärt und sein volles Vertrauen erweckt oder nährt, und die andrerseits Berufene antreibt, zur Aufhellung der wichtigsten Fragen das Wort zu ergreifen — je geheimnißvoller also die Verhandlungen geführt wurden, desto begieriger ward man sie zu enthüllen, desto gespannter lauschte man allem, was durch die engen Thüren des Sitzungssaales doch zur Oeffentlichkeit gelangte.

Ein wichtiger Zeitabschnitt war auf dem Punkte sich für uns abzuschließen und dem kommenden blickte man mit größerer Hoffnung entgegen. Während desselben hatte das, was in den drei frühern Capiteln zu begründen versucht worden, mehr oder minder klar in das Bewußtsein unseres Volkes Eingang gefunden; selbst diejenigen, welche anfangs dem großen Zollverbande entschiedenen Widerspruch entgegensetzten, hatten sich allmählich mit ihm innig befreundet. Man fühlte jetzt allgemein, der Zollverein entspreche einem dringenden Bedürfnisse und sei nur aus ihm in der Gestalt, die er angenommen, hervorgegangen und nicht aus dem Sonderwillen oder Sonderinteresse eines einzelnen Staats; er habe seine frische Wurzel in der Tiefe des deutschen Volksthums geschlagen und nicht in dem Treibhause exotischer Gewächse; daß er indeß noch schwach dastehe, von außen bedroht, von innen gehemmt, mithin noch kräftiges Wachsthum und organischer Stützen bedürfe. Je mehr sich Deutschland hiervon durchdrang, mit um so größerer Hoffnung blickte es auf

den beginnenden Vereinstag — man erwartete von ihm die innere Fortbildung des Zollvereins, seinen Aufbau. Das allgemeine Interesse verstärkten noch gleichzeitige Begebnisse von großer Wichtigkeit. Die Besorgniß von Verlängerung des Vertrags mit Holland rief lebhafte Erörterungen hervor, als plötzlich die Nachricht von der Aufkündigung desselben Deutschland in freudige Bewegung setzte. Das währte nicht lange, zu bald stimmte der neuere Vertrag mit Großbritannien die allgemeine Freude wieder herab. Doch diente in etwas als Gegengewicht der kräftigere Angriff der deutschen Eisenbahnstraßen, welcher sich auf allen Punkten bemerkbar machte, so wie die Zeitung von dem Anschlusse Braunschweigs an den Zollverein. Das alles vereint sich, um den Eingang in die zweite Vereinsperiode als einen Zeitpunkt von hoher Bedeutung für Deutschlands Zukunft hervorzuheben. Sehen wir nun, wie weit die Resultate des letzten Vereinstages und die gleichzeitigen Ereignisse mit ihren Wirkungen den gehegten Erwartungen entsprechen oder auch nur den sich von Tag zu Tag erweiternden Bedürfnissen unsrer Nation, namentlich der Durchführung eines wirksamen Handelssystems genügen.

Was uns von den Ergebnissen des letzten Vereinstags vorliegt, ist hauptsächlich der Vertrag über die Fortdauer des Verbandes nebst Uebereinkunft wegen Besteuerung des Rübenzuckers. In dessen Einleitung heißt es: „Nachdem die in Gemäßheit der Verträge vom 22 und 30 März und 11 Mai 1833, und vom 12 Mai und 10 December 1835 und vom 2 Januar 1836 zu einem Zoll- und Handelsvereine verbundenen Regierungen — im Anerkenntnisse der wohlthätigen Wirkungen, welche derselbe, Ihren bei dessen Gründung und Erweiterung gehegten Absichten entsprechend, für den Handel und gewerblichen Verkehr der

Vereinsstaaten, und hierdurch zugleich für die Beförderung der Verkehrsfreiheit in Deutschland überhaupt herbeigeführt hat — in dem Wunsche übereingekommen sind, den Fortbestand dieses Vereins auf eine ebenso den Interessen der Gesammtheit als den besondern Verhältnissen einzelner Vereinsglieder zusagende Weise sicher zu stellen, so sind zur Erreichung dieses Zweckes Verhandlungen gepflogen worden" — — — Und diese haben zu folgenden Ergebnissen geführt. Artikel 1 setzt die Fortdauer des Zoll- und Handelsvereins vorläufig auf weitere zwölf Jahre, vom 1 Januar 1842 anfangend, also bis zum letzten December 1853 fest; für diesen Zeitraum bleiben die oben genannten Zollvereinigungs-Verträge auch ferner, jedoch mit den in den folgenden Artikeln enthaltenen Modificationen und zusätzlichen Bestimmungen, in Kraft. Artikel 2 hebt im Interesse des innern Verkehrs die gemeinschaftlichen Anmeldestellen an den Binnengränzen (die Zollstätten für die Ausgleichungssteuern) auf, und Artikel 3 ordnet die daraus wegen der annoch verschiedenen Besteuerung nothwendig hervorgehenden Maßnahmen an. Ich komme hierauf besonders zurück. Artikel 4 behauptet die Nothwendigkeit der Besteuerung des aus Runkelrüben bereiteten Zuckers und erklärt die hohen contrahirenden Theile für einverstanden, „daß, wenn die Fabrication vom Zucker oder Syrup aus andern inländischen Erzeugnissen als aus Runkelrüben, z. B. aus Stärke, im Zollvereine einen erheblichen Umfang gewinnen sollte, dieselbe ebenfalls in sämmtlichen Vereinsstaaten einer übereinstimmenden Besteuerung nach den für die Rübenzuckersteuer verabredeten Grundsätzen zu unterwerfen sein würde." Artikel 5 verspricht die weitere Ausbildung eines gleichartigen Münzsystems auf der bereits gewonnenen Grundlage; der Zolltarif wird auch fortan in zwei Haupt-

abtheilungen nach dem 14Thalerfuße und nach dem 24½ Guldenfuße angefertigt, in Silbermünze gelten vier Thaler gleich sieben Gulden bei allen Zollhebestellen; die Bestimmung aber, in welchem Silberwerthe die Goldmünzen auf der Mauth angenommen werden sollen, bleibt jeder Vereinsregierung überlassen. Dasselbe verspricht Artikel 6 in Bezug auf Maß und Gewicht — die gemeinschaftliche Norm wird auch ferner der bereits im Tarif in Anwendung gebrachte Zollcentner geben. Auf Artikel 7, der sich auf die Vertheilung der gemeinschaftlichen Einnahmen bezieht, werde ich später zurückkommen. Der Artikel 8, der letzte, lautet: „sofern der gegenwärtige Vertrag nicht spätestens zwei Jahre vor dessen Ablaufe gekündigt wird, soll derselbe auf weitere zwölf Jahre, und sofort von zwölf zu zwölf Jahren als verlängert angesehen werden.“

Betrachten wir jetzt die einzelnen Veränderungen und Zusätze näher, zuerst die Besteuerung des Rübenzuckers. Diese ward von Preußen entschieden gewünscht, von andern Vereinsstaaten bestritten. Meinem Dafürhalten nach hat ersteres den richtigen Grundsatz durchgefochten: dieß unterläge gar keinem Zweifel, wenn die jetzt nöthig werdende Steueraufsicht über die Zuckerbereitung aus Rüben ohne merkliche Belästigung durchgeführt werden könnte. Zucker gehört zu denjenigen Dingen, die am ersten und füglichsten eine Steuer tragen, nicht bloß mehr als Baumwolle, rohe Seide, Gesäme ꝛc., sondern auch als Malz, Tabak, Wein, Kaffee ꝛc.; seine Besteuerung bildet die ergiebigste Quelle der indirecten Einkünfte, welche kein heutiger Staat sich ungestraft verstopfen darf; endlich gibt er im großen Handel die wichtigste Waare ab und kann das Bindungsmittel zu vortheilhaften Handelsverträgen mit überseeischen Ländern werden. Darum muß der Zollverein sich vorläufig

die Hand in Bezug auf Zucker frei halten, und er würde durchaus sein Interesse verkennen, wollte er durch zu hohen Schutz die Rübenzuckerindustrie künstlich aufschwellen. Viele Landwirthe und die ausgezeichnetsten Chemiker sind der Meinung, der Rübenzucker werde im Handel niemals den freien Mitbewerb mit dem Rohrzucker ertragen, und je länger desto weniger; er verdiene mithin, auf Speculation bereitet, keinen Schutz; nur dort sei er vortheilhaft, wo seine Bereitung der Gutsbewirthschaft wahrhaft diene und er nur als landwirthschaftliches Nebenerzeugniß erscheine. Nun sind aber fast alle Staatsökonomen darin einverstanden, daß Schutzzölle für den Ackerbau schädlich wirken, denn ein gewisser Schutz erwächst diesem immer aus der Natur seiner Erzeugnisse, und wo er darüber steigt durch künstliche Mittel, wirkt er empfindlich auf die inländischen Gewerbe und den Handel zurück. Schwerlich dürfte mithin aus staatswirthschaftlichen Gründen die Vortheilhaftigkeit eines hohen Schutzzolles für die Rübenzuckerindustrie nachzuweisen sein. Indeß ist dieß Gewerbe für den Landbau immer vortheilhaft, und noch andere Rücksichten sprechen für einen billigen Schutz; ich will nur zu erwägen geben, daß der Rübenbau den Kartoffelbau, in dessen Ausbreitung eine Hauptursache des übermäßigen Branntweinverbrauchs liegt, an manchen Orten mit Vortheil ersetzen kann, und ob es nicht ein angenehmerer Anblick ist, die Bauernfamilien bei den Syrupnäpfen sich wohlthun, als bei dem Fuselglas sich geistig und körperlich vergiften zu sehen. Uebrigens steht der preußische Grundsatz einem billigen Schutze durchaus nicht entgegen: er bezweckt nur eine mäßige Höhe und übereinstimmend mit dem Grundsatze bei allen Tarifbestimmungen eine sich nach der Concurrenz regelnde Stetigkeit. Diese würde nicht erreicht werden, wollte man den Rüben-

zucker unbesteuert lassen und lieber mit dem Zoll auf eingehenden Zucker und Syrup fallen; solches würde für den Handel störend sein, den Zollverein aber ungemein beengen und seine Einkünfte schmälern, denn während er jetzt vom Rübenzucker eine niedere Abgabe und vom Rohrzucker eine hohe einnimmt, würde er alsdann jene ganz verlieren und von dieser einen großen Theil. Der preußische Grundsatz dürfte um so mehr Beifall gewinnen, als seine Durchführung, wie sie in der betreffenden Uebereinkunft zwischen den Vereinsstaaten angeordnet, vortrefflich genannt werden muß und zum erstenmale ein wichtiges Princip für den Zollverein in Anwendung bringt, nämlich eine gleichmäßige innere Besteuerung und Vertheilung des Ertrags derselben nach der Kopfzahl. Artikel 1 lautet: „der im Umfange des Zollvereins aus Runkelrüben bereitete Zucker soll mit einer überall gleichen Steuer belegt werden, deren Ertrag gemeinschaftlich ist und nach den nämlichen Grundsätzen, wie das Einkommen an Eingangszöllen, unter die Vereinsstaaten getheilt wird. Neben dieser Steuer darf in keinem Falle eine weitere Abgabe von dem Rübenzucker, weder für Rechnung des Staats, noch für Rechnung der Communen erhoben werden.“ Nach Artikel 2 tritt die gleichmäßige Besteuerung mit dem 1 September 1841 ein; die Gemeinschaftlichkeit des Steuereinkommens dagegen wird bis zum 1 September 1844 ausgesetzt, um auf der Grundlage der während dieses dreijährigen Zeitraums zu gewinnenden Erfahrungen zuvor die angemessenste Besteuerungsweise zu ermitteln und eine allgemeine und übereinstimmende Gesetzgebung zu vereinbaren. Vereinigungen mehrerer Vereinsstaaten zu dem Zwecke, noch vor dem 1 Sept. 1844 solche unter Gemeinschaftlichkeit des Ertrags einzuführen, sind jedoch nicht aus-

geschlossen. Nach Art. 3 kann jede Vereinsregierung die Rübenzuckersteuer bis zum 1 Sept. 1844 entweder a) von dem fertigen Fabricate, oder b) von den zur Zuckerbereitung zu verwendenden rohen Rüben, und zwar entweder bei der Einbringung in die Aufbewahrungsräume oder unmittelbar vor ihrer Verwendung zur Fabrication erheben lassen. Art. 4 bestimmt die Höhe des Steuersatzes vom 1 Sept. 1841 bis dahin 1842 auf $^1/_3$ Thaler (35 kr.) für den Zollcentner Rübenrohzucker; ebenso im zweiten und dritten Betriebsjahre, also bis zum 1 Sept. 1844, wenn nach Zusammenrechnung des in dem vorangegangenen Betriebsjahre im gesammten Verein versteuerten Quantums Rübenzucker mit der im vorangegangenen Kalenderjahre verzollten Menge ausländischen Zuckers sich ergibt, daß unter 100 Centnern der also ermittelten Gesammtmenge weniger als 20 Centner Rübenzucker begriffen sind; erreicht aber die Menge des letztern 20 Procent, so wird die Steuer vom Zollcentner Rübenzucker auf $^2/_3$ Thaler; erreicht oder übersteigt sie endlich 25 Procent der gesammten Zuckermenge, so wird die Steuer auf 1 Thaler (1 fl. 45 kr.) festgesetzt. Art. 5 räumt den Vereinsstaaten gegenseitig das Recht ein, von der Ausführung der getroffenen Steuereinrichtungen und deren Ergebnissen Kenntniß zu nehmen. Art. 6: „Nach Ablauf der dreijährigen Periode, also mit dem 1 Sept. 1844, tritt in Absicht der Besteuerung des Rübenzuckers, eben so wie solches hinsichtlich der gemeinschaftlichen Ein-, Aus- und Durchgangszölle der Fall ist, eine völlig übereinstimmende Gesetzgebung und Verwaltung in sämmtlichen Vereinsstaaten ein.“ Nach Art. 7 wird alsdann nach folgenden Grundsätzen verfahren werden: a) der Eingangszoll vom ausländischen Zucker und Syrup, und die Steuer vom vereinsländischen Rübenzucker zusammen, sollen für den Kopf

der jeweiligen Bevölkerung des Zollvereins jährlich mindestens eine Bruttoeinnahme gewähren, welche dem Ertrage des Eingangszolls vom ausländischen Zucker und Syrup für den Kopf der Bevölkerung im Durchschnitte der drei Jahre 1838/40 gleichkommt; b) der Betrag der Rübenzuckersteuer wird jedesmal für einen dreijährigen, vom 1 Sept. anlaufenden Zeitraum festgesetzt und wenigstens 8 Wochen vor Anfang des letztern öffentlich bekannt gemacht; gleichzeitig damit werden auch die Eingangszollsätze für den ausländischen Zucker und Syrup festgestellt und verkündigt, daher solche aus der Reihe der übrigen, mit dem Kalenderjahre laufenden Sätze des Zolltarifs ausscheiden; — c) die Rübenzuckersteuer wird gegen den Eingangszoll vom ausländischen Zucker stets so viel niedriger gestellt, als nöthig ist, um der inländischen Fabrication einen angemessenen Schutz zu gewähren, ohne zugleich die Concurrenz des ausländischen Zuckers auf eine die Einkünfte des Vereins oder das Interesse der Consumenten (?) gefährdende Weise zu beschränken (warum ist nicht vielmehr daran gedacht worden, unsere auswärtigen Beziehungen, namentlich etwaige für unsere Manufacturen vortheilhafte Handelsverträge nicht zu beeinträchtigen?); d) in keinem Falle, auch wenn die Einnahme vom ausländischen Zucker hinter dem durchschnittlichen Ertrage der Jahre 1838/40 nicht zurückbleiben sollte, wird die Steuer vom Rübenrohzucker unter den Betrag von 20 Procent des Zollsatzes für ausländischen, zum Versieden eingehenden Rohzucker gestellt werden, d. h. also, wenn letzterer wie gegenwärtig, 5 Thaler bezahlt, wird auf den Rübenzucker mindestens 1 Thaler Abgabe lasten. Nach dem letzten Art. 8 sollen alle Bestimmungen über die den Vereinsregierungen rücksichtlich der Zolleinnahmen zustehende Theilnahme an der gemeinschaftlichen

Gesetzgebung und Controle auch in Bezug auf die Rübenzuckersteuer volle Anwendung finden. — Gewiß, diese Uebereinkunft kann man nur als ein Zeichen des Fortschritts begrüßen, nicht bloß hinsichtlich der Zuckergesetzgebung, sondern auch hinsichtlich des ganzen Besteuerungswesens im Zollverein, indem sie in dasselbe ein neues wichtiges Princip praktisch einführt. Nur einzelne Bestimmungen des Art. 7 erscheinen engherzig und wie von übergroßer Aengstlichkeit eingegeben, namentlich die erste unter a), welche seltsam klingt; weit mehr noch, als von dem Verhältnisse der Besteuerung des Rohr- und des Rübenzuckers, hängt die Einnahme an Zuckerzoll vom Aufschwunge der deutschen Gewerkkraft, Schifffahrt, Wohlfahrt ab, von Eröffnung neuer Märkte für unsern Gewerbfleiß und Unternehmungsgeist durch Handelsverträge, Macht und Einfluß. Aus Art. 7 d) geht hervor, daß vom 1 Sept. 1844 an der Rübenzucker höchstens einen Schutzzoll von 4 Thalern für den Centner genießen wird, vorausgesetzt daß der zum Versieden eingehende Rohrzucker dann wie jetzt nur 5 Thaler Zoll entrichtet — einen Schutz also, der die Rübenzuckerbereitung im Großen auf Speculation, wohl nur noch unter besonders günstigen Umständen mit Vortheil betreiben lassen wird.

Ferner verdient das näher in Betracht genommen zu werden, was der neue Vertrag vom 8 Mai über die innern Ausgleichungssteuern bestimmt. Die Ausgleichungszölle, bisher erhoben durch die gemeinschaftlichen Anmeldestellen an den Binnengränzen, zwischen Bayern, Würtemberg und Baden einerseits, und den übrigen Vereinslanden andrerseits, haben den Zweck, die annoch bestehende verschiedene Besteuerung einzelner wichtiger Erzeugnisse, wie namentlich von Wein, Most, Bier, Branntwein, Tabak, sei's bei deren Hervorbringung,

ſei's bei deren Verbrauch, auszugleichen. Sie ſind keine innern Schutzzölle, ſie ſollen nicht etwa, im Widerſpruch mit dem Geiſte des Handelsbundes, dem preußiſchen Winzer vor dem pfälziſchen, dem thüringiſchen Bierbrauer vor dem bayeriſchen, einen Vortheil gewähren, oder gegen die innern klimatiſchen Verhältniſſe künſtliche Einflüſſe geltend machen, ſondern einzig zur Ausgleichung der verſchiedenen Beſteuerung dienen, wie es nur billig und gerecht iſt. Indeß hindern ſie den freien Tauſch der nach Verſchiedenheit des Klima's dem deutſchen Boden natürlichen Erzeugniſſe, binden den Verkehr in dieſen an beſtimmte Straßen und Anmeldeſtellen, bilden immerhin innere Schranken und Zollſtätten mit mannichfacher Beläſtigung für den Handel. Sie aufzuheben, blieb daher ſehr wünſchenswerth. In manchen Fällen hätte dieß ſofort ohne Nachtheil geſchehen können; Bayern z. B. dürfte durch das Aufgeben des Ausgleichungszolls für ſeinen Malzaufſchlag wenig verlieren, da es trotz desſelben viel Bier aus-, wenig einführt; allein ſo lange der Verein überhaupt bei dem Grundſatze der Steuerausgleichung beharrte, mochte auch der einzelne Staat nicht davon abgehen. Gründlich können ſie nur dadurch beſeitigt werden, daß eine Vereinbarung über ein gleiches Steuerſyſtem im Zollverein hinſichtlich der betreffenden Erzeugniſſe zu Stande kommt. Dieſe wäre in Betreff der Getränke ſchon aus Rückſichten der Geſundheit und Sittlichkeit zu wünſchen: alle deutſchen Staaten haben dasſelbe große Intereſſe, ſowohl das Brauen eines kräftigen geſunden Biers, und die Hervorbringung guter billiger Weine zu begünſtigen, als dem Branntweintrinken entgegen zu wirken. *) Alsdann würde die ſeichte elende

*) Ich weiß recht wohl, daß die zweckmäßigſte Beſteuerung

Theorie, der die ſtete Vermehrung der Branntweinſteuern, nämlich die ſtufenweiſe Erhöhung derſelben, ohne Eintrag des Verbrauchs, wie ein Triumph der Geſetzgebung, der Fabrication, der Blüthe der Landwirthſchaft erſcheint, hoffentlich keinen Einfluß mehr ausüben — eine Theorie, die bewirkt hat, daß es Gegenden im nördlichen Deutſchland gibt, wo man meilenweit weder

---

allein dieß nicht plötzlich bewirken, daß überhaupt das Ziel nur allmählich und durch ein folgerichtiges Einwirken erreicht werden kann. In England hat man ebenfalls der Branntweinſeuche durch hohe Steuern entgegen zu wirken geſucht, die engliſche Steuer auf rohen Branntwein beträgt zehnmal ſo viel, als dieſer in Preußen ſchon mit der Steuer koſtet; auch braut man vortreffliche Biere; dennoch wüthet dort die Seuche fort — die einmal von ihr Ergriffenen werden ſich ſelten von ihr wieder losmachen. Man muß die Hoffnung auf die anwachſende Generation ſetzen. In Preußen iſt die Bierſteuer nicht ganz ſo hoch, als in Bayern; dennoch trinkt man hier nur Bier und keinen Branntwein. — Fuſelſchenken ſind hier ſelten und in Verachtung — ſchon auf den Schulen bringt man den Kindern Abſcheu vor der Branntweinpeſt bei. Die gewöhnliche Behauptung, der Norden bedürfe der ſtarken Getränke mehr als der Süden, iſt baarer Unſinn. Der Norden bedarf nur fetterer Speiſen, mehr Fleiſches, weil dieß und nicht Fuſel die thieriſche Wärme vermehrt; die Natur ſelbſt hat dem Norden fettere Speiſen gereicht, in der See wie auf dem Lande — die Eskimos trinken Thran und verabſcheuen Spirituoſa — viele Tonnen Thran hätten für die Erhaltung der großen franzöſiſchen Armee in Rußland Wunder wirken können, Branntwein ſie nur noch gräßlicher aufreiben müſſen. Im nördlichen Deutſchland iſt gutes Bier noch ein Luxusartikel darum theuer; man ſorge durch Beſteuerung, Aufmunterung, Prämien, durch königliche Muſterbrauereien, durch Schule und Kanzel dafür, daß das Bier billig, gut, ein allgemeines und volksthümliches Getränk werde. Man ziehe

Bier noch Wein findet, wo aber der herabgekommene Landmann und Dörfler Abends nicht vergißt, eine Kanne Kartoffelfusel zum Nachttrunk vor sein Bett zu stellen; wohl haben sich der Kartoffelbau und die Branntweinsteuer vermehrt, und rühmen viele vornehme Brenner und Landwirthe ihr fettes Schlachtvieh, aber um diese zu mästen, darüber sind Familien ins Elend gestürzt, ganze Dörfer entsittlicht und zerrüttet worden. Der Fusel ist ein corrosives Gift für den annoch kräftigen deutschen Bauernstand und wird, wo nicht Abhülfe geschieht, diesen leiblich und geistig anfressen, bis unsere Bauern wie die romanischen geworden sind — Hörige der Städte, Knechte, Serfs. Geht doch hin und vergleicht, wo die guten alten bäuerlichen Sitten eurer gepriesenen Gesetzgebung widerstanden, und wo sie ihr, der Freundin der Branntweinpest, erlegen sind! Merkt ihr nicht den Unterschied in Aussehen, Gang, Anstand, Wohlsein, Bildung, Ehrenfestigkeit? Der münsterländische Bauer hält es noch für eine Unehre, Kartoffelfusel an seine Lippen zu bringen, und wie zeichnet er sich in jeder Hinsicht vor den Bauern benachbarter Gegenden aus, die leider weniger standhaft oder weniger glücklich waren! Eure raffinirte Weisheit steht doch im Grunde nicht viel höher, als die Einsicht des Wilden, der einen Baum fällt, um seine Früchte zu pflücken; nur daß der Baum, denn ihr zu fällen ausgeht, unendlich edler ist — der Kerntheil unseres Volkes.

---

bayerische Bierbrauer ins Land und fördere die Concurrenz; auch begünstige man so viel möglich den Gerstenbau — gute billige Gerste ist eine Hauptsache. Endlich ermuntere man die Winzer und drücke sie nicht durch beschwerliche Steuern. Auch in dieser Hinsicht ist sehr zu bedauern, daß die Schweiz, Tyrol, Oesterreich und selbst Ungarn, nicht zum Zollverein gehören.

Eine eigene Schwierigkeit macht die preußiſche Moſtſteuer, da andere Vereinsſtaaten, wie namentlich Bayern, vom Wein weder eine beſondere Erzeugungs- noch eine Verbrauchsſteuer erheben. Das wichtige Geſetz vom 8 Februar 1819, das auch Malz und Tabaksblätter beſteuerte und die Schlacht- und Mahlſteuer, welche andern Vereinsſtaaten, z. B. Bayern, ebenfalls fehlen, als zu wichtige Quellen des öffentlichen Einkommens in Preußen beſtehen ließ, ſetzte die jetzige Abgabe auf Weinmoſt feſt. Dieſe ward von Jahr zu Jahr drückender und verhaßter — vergeblich baten die rheiniſchen Provincialſtände wiederholt um ihre Abſchaffung. Sie hat als Erzeugungsſteuer alle Nachtheile einer ſolchen; zudem iſt ſie unbequem und veratoriſch; auch trifft ſie die ärmeren Winzer am härteſten, die ihr Gewächs ſelbſt in den beſten Jahren bald losſchlagen müſſen, weniger die reichen Lagerhalter und Großhändler, welche das Steigen der Weinpreiſe abwarten können; ferner iſt ſie eine ſehr unſichere Einnahme; in ſchlechten Jahrgängen bringt ſie nichts ein, die Weinleſe unterbleibt ihrethalben, oder ſie wird ganz oder theilweiſe erlaſſen; endlich iſt ihre Erhebungsart koſtſpielig, ſie erfordert eine große Zahl über das ganze weinbauende Gebiet verbreiteter Aufſeher und Einnehmer, die ihren weit größten Theil verſchlingen und doch Gehalt in ſchlechten wie in guten Jahren beziehen, ſo daß ihr reiner durchſchnittlicher Betrag in gar keinem Verhältniſſe ſteht zu der Laſt des Winzers. Letztere ward noch fühlbarer, als durch Abſchluß des Zollvereins alle deutſchen Weine in freiere Concurrenz traten; denn die preußiſchen Weindiſtricte am Rhein und an der Moſel ſind, ungeachtet ihres vortrefflichen Erzeugniſſes, ſchon im natürlichen Nachtheil gegen die mehr ſüdlich gelegenen der andern Vereinsſtaaten, und nun

kommen noch die höhern und lästigern Abgaben dazu — die meisten Lagen befinden sich hoch zwischen Schieferfelsen, mühsam dem Steinreich abgerungen und nur durch stete Sorgfalt zu erhalten; auf dem Kopfe müssen die Winzer Dünger und Boden kletternd in die Weinberge tragen, sie im Schweiße ihres Angesichts bestellen, und dennoch vernichtet ungünstiges Wetter oder ein rauher Frost häufiger als anderswo alle ihre Hoffnungen — in einer Nacht oft die Mühen eines Jahres. Was hilft den preußischen Winzern die Ausgleichungsabgabe auf Most und Wein, die in die Staatscasse fließt und zuletzt nur von den heimischen Consumenten bezahlt wird? Sie schützt sie weit weniger als die Moststeuer sie belastet; denn das ist eben der Umstand, daß letztere neben der Grundsteuer unmittelbar die gesammte preußische Weinproduction trifft, während der Ausgleichungszoll nur die Großhändler oder die Consumenten, ferner nur die besseren Weinsorten und nur die verhältnißmäßig immer geringe Menge, die ins Preußische eingeführt wird, nicht aber die Producenten der verbundenen Staaten berührt. Sehen sich unsere bedrückten Winzer nur von der Moststeuer befreit, so werden sie sich wahrlich um die Ausgleichungsabgabe gar nicht kümmern. Der Zollverband ist für die Gesammtheit von unschätzbarem Vortheil; fordert darum aber nicht die Gerechtigkeit eine billige Rücksicht für diejenigen, welche darunter bei den bestehenden Abgaben leiden? Mochte die gewinnende Gesammtheit das Aequivalent für den Betrag der Moststeuer dem Schatze nicht leichter aufbringen als die verlierenden Winzer? Sobald der Zollverein ins Leben trat, hätte daher die Moststeuer aufhören müssen, um so mehr als es ja galt, eine möglichst gleichmäßige Besteuerung innerhalb desselben, und damit eine unbeschränkte innere

Verkehrsfreiheit zu erzielen. Die Erfahrungen während des ersten achtjährigen Verbandes haben das Gesagte vollkommen bestätigt, und man durfte daher wohl hoffen, daß die Aufhebung der Moststeuer endlich doch den Eingang in die zweite Vereinsperiode bezeichnen werde. Leider ist es nicht geschehen.

Neuerdings hat man in Preußen daran gedacht, die Erzeugungssteuer auf Wein in eine Verbrauchssteuer umzuwandeln, also anstatt die Mostabgabe bei den Winzern und die Ausgleichungssteuer bei den Weinhändlern, lieber eine allgemeine Trankabgabe bei den Verzehrern zu erheben. Allein dieß würde, wie die Erfahrung genugsam erwiesen, noch kostspieliger, lästiger, drückender sein und noch mehr Unzufriedenheit erwecken, als die bisherige Erzeugungsabgabe. Es wäre überhaupt nur ausführbar, erstens: mittelst eines überaus zahlreichen, beaufsichtigenden und über den ganzen Staat verbreiteten Beamtenpersonals, und zweitens: durch Androhung hoher Geldstrafen, falls Jemand Wein in seinem Keller ablagerte, ohne der geeigneten Steuerstelle behufs der Entrichtung der Abgabe Anzeige davon zu machen — was um so mehr einleuchtet, als Wein weniger in Wirthsstuben als zu Hause getrunken wird. Wie gesagt, die bisherigen Erfahrungen können nur davon abschrecken; selbst das Erheben von Verbrauchsabgaben auf Bier, obwohl leichter zu bewerkstelligen, ist öfters schon bloß an der Schwierigkeit der Ausführung gescheitert; Umgehen der Steuern und andere Unterschleife sind dabei nicht zu vermeiden. Deßhalb sind mehrere Vereinsstaaten, wo solche Art Steuern früher ebenfalls bestunden oder versucht wurden, davon ganz abgegangen, zu großem Vortheil des Verbrauchs wie ihrer gesammten Erzeugung. Noch ein anderer Umstand

erschwert die Einführung einer allgemeinen Trauksteuer auf Wein in Preußen, nämlich der zum Verbrauch eingehende nichtvereinsländische Wein. Das Gesetz des Zollverbandes untersagt in seinem wohlverstandenen Interesse ausdrücklich, daß eine bei ihrer Einfuhr einmal verzollte Waare ferner noch irgend einer innern Verbrauchsabgabe unterworfen werde, da dieß ja nichts Anderes wäre, als ein Zollaufschlag zu Gunsten des einen Vereinsstaats auf Kosten aller übrigen, also mit den Grundsätzen des Bundes und der gleichen Berechtigung aller im Widerspruch stünde. Die fremden Weine dürften folglich nicht wie die vereinsländischen der allgemeinen Traksteuer unterliegen, was abgesehen davon, daß es ihnen eine scheinbare Bevorzugung geben würde, strenge durchzuführen unmöglich ist; denn nur so lange dürfte die Steuer, sollte sie überhaupt Belang haben, von ausländischen Weinen nicht erhoben werden, als deren Ursprung mit Gewißheit nachzuweisen, was nur bis an die zweite Hand ausführbar erscheint und auch bis dahin die Controle ungemein erschweren und den ganzen Weinhandel belästigen müßte. — Es bleibt mithin nichts Anderes übrig, als daß der Staatsschatz zunächst im Interesse der preußischen Rheinlande und deren Winzer, sodann aber auch in dem der gleichmäßigen Besteuerung und der Verkehrsfreiheit im Zollverein, die Moststeuer ganz aufgibt und sich sonstwie, wo es noth thut, der Mittel vergewissert, ein solches Opfer tragen zu können.

Wenn die verschiedene Besteuerung der in Rede stehenden Erzeugnisse in den früher bezüglich des Zolls, Gewerbfleißes, Handels, abgesonderten deutschen Staaten an sich ganz natürlich aus den ehemaligen Verhältnissen hervorgegangen ist, so erscheint sie doch jetzt im Zollvereine wie durchaus zufällig und willkürlich. Denn sie ist

nichts weniger als in den Naturverhältniſſen Deutſchlands begründet, welche vielmehr, bei aller Mannichfaltigkeit der Erzeugung und Beſchäftigung, bei allem Wechſel von Berg und Thal, Land und Waſſer, Bodenſchätzen und Kunſterzeugniſſen, doch im weſentlichen zu gleichmäßig ſind und ſich zu harmoniſch zu einem großen Ganzen vereinen, um auch nur entfernt irgend eine Verſchiedenheit in den Steuerſyſtemen wünſchenswerth zu machen, wie dieß wohl in den ſüdlichen und nördlichen Theilen der Vereinigten Staaten Nordamerika's oder auch in Rußland der Fall ſein könnte. Oder liegt es etwa in der Natur der Dinge, daß Preußen ſeine Weinerzeugung und Tabaksfelder mit größeren Abgaben beſchwert als Bayern, daß dieſes Malz höher beſteuert als jenes? Der Natur nach ſollte es eher umgekehrt ſein. Daher iſt es nicht bloß im Intereſſe, ſondern auch durchaus in der Gewalt der Vereinsſtaaten, ohne Benachtheiligung irgend eines Theils ein übereinſtimmendes Steuerſyſtem durchzuführen, das jede hemmende Beaufſichtigung und Beſchränkung des innern Verkehrs ferner unnöthig macht: nichts ſteht dem entgegen, wo nur der ernſte Wille da iſt ſich zu vereinbaren.

Indeſſen hängt die gleichmäßige Beſteuerung nicht allein von dem Einzelwillen ab; ſchon die Uebereinkunft wegen der gemeinſchaftlichen Verwaltung der Abgaben vom Rübenzucker zeigt, daß im Weſen des Zollvereins eine innere Nöthigung auf ſie hinwirkt. Bei ungehemmter Entwickelung des Handelsbundes iſt mit Gewißheit der Zeitpunkt vorauszuſehen, wo ſie unvermeidlich wird — eine Behauptung, deren Richtigkeit zu beweiſen nicht eben viel Scharfſinn erfordert. Es liegt, wie keinem aufmerkſamen Beobachter entgehen kann, in der Natur des deutſchen Zollverbandes, die Function eines Steuer-

reglers für die Vereinsstaaten zu übernehmen. Unmittelbar schon über den wichtigsten Theil der Staatseinkünfte bestimmend, übt er nothwendig auch auf die ganze Steuergesetzgebung den entschiedensten Einfluß aus und muß so, ebenso gewiß als Rückschritte von dem Geiste des Bundes ab unmöglich scheinen, mehr und mehr, wenn auch sehr allmählich, zu einem gleichen Finanzsysteme innerhalb des Vereins hinführen.

Ein sehr glücklicher Umstand noch unterstützt eine solche Entwickelung. Derjenige Vereinsstaat nämlich, welcher sich im Allgemeinen des mildesten Abgabensystems erfreut, hat, von andern Verhältnissen abgesehen, hinsichtlich der gesammten volkswirthschaftlichen Interessen vor den übrigen natürliche Vorzüge: nicht nur ist die verhältnißmäßig geringere Besteuerung an und für sich eine Wohlthat für das Land, sondern sie wirkt auch auf Ermäßigung des Arbeitslohns und der Waarenpreise ein, insoweit diese in Geld, dessen Tauschwerth sie allein steigert, ausgedrückt werden, und verschafft mithin Gewerben, Ackerbau und Handel jenes Staats große Vortheile in Benutzung der durch den ganzen Verein eröffneten freien Concurrenz. Jede Erhöhung der Landesabgaben wirkt auf Verringerung des Tauschwerths von Geld, auf Erhöhung des Geldpreises von Arbeitslohn und Lebensmitteln, erschwert also die Concurrenz mit dem Auslande. Ein wenig belastetes Land, wo erste Lebensbedürfnisse und Lohn im Geldpreise billig stehen, hat unter sonst gleichen Umständen entschiedene Vorzüge vor jedem andern, in welchem hohe Abgaben die Erzeugnisse und Arbeit vertheuern. Es erklärt sich dadurch die merkwürdige Erscheinung, daß hohe Landesabgaben, die den mittlern Durchschnitt übersteigen, in der Regel noch höhere nach sich ziehen, während geringe sich leicht noch mehr

verringern lassen. Denn bei jenen sinkt das Geld, folglich auch die Schuldenlast an Werth, und man ist eher geneigt die Abgaben zu erhöhen, um den Werth der Schuld noch mehr herab zu drücken, als sie zu ermäßigen; indem aber ferner der Geldpreis der Erzeugnisse, der Arbeit, der Besoldungen, aller Verwaltungskosten steigt, werden Ersparnisse immer schwieriger, während bei diesen das Umgekehrte statt findet; man ist geneigt die Schuldenlast zu verringern und Ersparnisse sind leicht möglich. Ein Staat steht dann am Abgrunde des allgemeinen Bankerots, wenn die Höhe seiner Staatsschuld es ihm unmöglich macht, die zum Aeußersten aufgetriebenen Landesabgaben irgendwie zu vermindern. In Holland vertheuern die hohen Abgaben Lebensmittel und Arbeit, doch bilden sie ein Mittel, eine Zeit lang die unverhältnißmäßige Schuldenlast zu tragen. Verminderte es sie dergestalt, daß der Ausfall in seinen Einkünften größer würde als die möglichen Ersparnisse, so würde das Deficit nicht nur die Schuld vermehren, sondern diese auch an Werth steigen. Betrüge die holländische Schuld gegenwärtig 15 Procent des Landesvermögens und es würden nun durch Erniedrigung der Abgaben die Geldpreise der Waaren, des Lohns, des Grund und Bodens ꝛc. durchschnittlich auf die Hälfte herabgebracht, so bildete alsdann die Schuld 30 Procent der Landescapitale — ein Verhältniß, das unerträglich sein muß, wenn das erstere schon kaum zu ertragen war. Können aber die Abgaben vermindert werden ohne Schmälerung der Einkünfte, so ist das nur von Vortheil und ein Beweis, daß die Finanzlage des Staats sich bessert; denn steigt auch der Werth der Schuld und aller Ausgaben, so doch nicht minder der Werth der Einnahmen. Es kommt also lediglich auf das Verhältniß an, welches durch Abgaben-

verminderung zwischen den Einkünften und den Ausgaben entsteht. Die hohen brittischen Zölle auf Getreide, Holz, Zucker ꝛc. vertheuern die Nahrungsmittel und verringern den Tauschwerth des Geldes, also auch der Landesschuld; man hat daher gesagt, sie seien vorläufig noch nothwendig, damit die ungeheure Staatsschuld England nicht erdrücke. Verhielte es sich so mit dem reichen Inselreiche, so wäre es im Begriff bankerott zu machen; aber man hat dabei nur die eine Seite gesehen. Die Whigs wollten allerdings die Abgaben vermindern, aber nur um ein fehlerhaftes System zu verbessern und dadurch die Staatseinkünfte zu vermehren. Freilich wäre der Werth der Schuld und der Ausgaben vermehrt worden, aber eben so auch der Werth der Einnahmen. Sie beabsichtigten durch die vorgeschlagenen Maßregeln eine Menge wichtiger Vortheile zu gleicher Zeit zu erreichen: Vermehrung der Einkünfte und Verringerung der Ausgaben, wohlfeiles Brod, niedrigere Waarenpreise, Beförderung der englischen Manufacturconcurrenz auf allen Märkten der Welt, Ersparnisse an Verwaltungskosten jeder Art, die eben durch die niedrigern Waarenpreise und den höhern Geldwerth möglich wurden. Die Abgabenminderung ist dann unter allen Umständen am vortheilhaftesten, wenn sie zu gleicher Zeit die Staatseinkünfte, den Geldwerth und die Concurrenzfähigkeit der Landesgewerberzeugnisse erhöht. Nirgend aber kann sie unter günstigern Verhältnissen statt finden, als im deutschen Zollverein, wegen der eigenthümlichen Stellung des einzelnen Staats zum ganzen Bunde.

Wenn ein Vereinsstaat irgendwelche Abgabenmilderung eintreten läßt, so kommt diese ihm nicht nur wie überall als ein erspartes Landescapitel zu gute, das nunmehr eine gewerbliche Anwendung sucht und den Verlag

und Wohlstand des Landes mehrt, sondern sie bringt seine Bewohner auch unmittelbar in ein günstigeres Verhältniß zu dem übrigen Vereinsgebiete. Zugleich wächst der Werth seines Antheils an den gemeinsamen Vereinseinkünften in demselben Maße, als durch innere Abgabenmilderung der Geldpreis steigt, also wird die Vermehrung der Vereinseinkünfte ihm von doppeltem Nutzen. Umgekehrt würde ihm ebenso aus jeder Abgabenerhöhung unmittelbar ein zwiefacher Nachtheil erwachsen, nämlich sowohl in Bezug auf den eigenen Landesverlag als in Bezug auf die Concurrenz im Verein, und auch die Vermehrung der gemeinsamen Zolleinkünfte ihm weniger vortheilhaft sein. Mit Einem Worte, die am wenigsten besteuerten Vereinsstaaten nehmen, von den übrigen Verhältnissen abgesehen, die günstigste, die am meisten besteuerten die ungünstigste Stellung in der deutschen Handelsunion ein. (Was, nebenbei bemerkt, wohl die Aufmerksamkeit von Mecklenburg, Hannover, den Hansestädten, Oldenburg, Holstein ꝛc. verdienen möchte.) Da nun natürlich sämmtliche Vereinsstaaten sich bestreben eine möglichst vortheilhafte Stellung hinsichtlich ihrer Oekonomie im Bunde zu gewinnen, so kann man in Wahrheit sagen, es gehe aus der Natur des Zollverbandes eine unabweisbare Neigung hervor einerseits auf Verminderung der innern Abgaben in den einzelnen Staaten, andererseits auf Vermehrung der ihnen gemeinsamen Einkünfte; was nichts anders heißt als: *der Zollverein muß bei ungehemmter ruhiger Entwickelung zu einem gleichen Besteuerungssystem der ihm angehörigen Staaten führen.*

Auf das Bedürfniß dazu wird auch in dem neuen Vertrage vom 8 Mai 1841 hingewiesen. Artikel 2 hebt die binnenländischen Ausgleichungszollstellen auf, und es

unterliegt in der Folge der Verkehr mit Handelsgegenständen an den betreffenden Binnengränzen keiner weitern Beaufsichtigung als jener, die zum Behufe der Erhebung innerer Steuern in dem einen oder anderen Vereinsstaate erforderlich ist. Was letztere betrifft, heißt es im Artikel 3, „so wird es auch ferner von allen Theilen als wünschenswerth anerkannt, hierin eine Uebereinstimmung der Gesetzgebung und der Bestenerungssätze in ihren Staaten thunlichst hergestellt zu sehen, weßhalb ihr Bestreben auf Herbeiführung einer solchen Gleichmäßigkeit, insbesondere durch Vereinigung mehrerer Staaten zu gleichen inneren Steuereinrichtungen, mit oder ohne Gemeinschaftlichkeit der Steuererträge, gerichtet bleiben wird.“ Bis dahin, wo dieß Ziel erreicht worden, sollen hinsichtlich der vorbemerkten Steuern und des Verkehrs mit den davon betroffenen Gegenständen unter den Vereinsstaaten, zur Vermeidung der Nachtheile, welche aus einer Verschiedenartigkeit der inneren Steuersysteme überhaupt, und namentlich aus der Ungleichheit der Steuersätze, sowohl für die Producenten als für die Steuereinnahme der einzelnen Vereinsstaaten erwachsen könnten, folgende Grundsätze in Anwendung kommen. Von ausländischen Erzeugnissen, die bereits die zollamtliche Behandlung bei einer Erhebungsbehörde des Vereins bestanden haben, darf keine weitere Abgabe irgend einer Art, sei's für Rechnung des Staats oder für Rechnung von Communen und Corporationen erhoben werden; jedoch — was das Eingangsgut betrifft — mit Vorbehalt derjenigen innern Steuern, welche in einem Vereinsstaate auf die weitere Verarbeitung oder auf anderweite Bereitungen aus solchen Erzeugnissen, ohne Unterschied des ausländischen, inländischen oder vereinsländischen Ursprungs allgemein gelegt sind. Von vereinsländischen Erzeug-

niſſen, welche nur durch einen Vereinsſtaat tranſitiren, um entweder in einen andern oder nach dem Auslande geführt zu werden, dürfen keine innern Steuern erhoben werden. Jedem Vereinsſtaate bleibt es zwar freigeſtellt, die auf der Hervorbringung, der Zubereitung oder dem Verbrauche von Erzeugniſſen ruhenden innern Steuern beizubehalten, zu verändern oder aufzuheben, ſo wie neue Steuern dieſer Art einzuführen; jedoch ſollen dergleichen Abgaben für jetzt nur auf folgende inländiſche und gleichnamige vereinsländiſche Erzeugniſſe: Branntwein, Bier, Eſſig, Malz, Wein, Moſt, Cider (Obſtwein), Tabak, Mehl und andere Mühlenfabricate, Backwaaren, Fleiſch und Fett gelegt werden dürfen; auch wird man ſich, ſo weit nöthig, über beſtimmte Sätze verſtändigen, deren Betrag bei Abmeſſung der Steuern nicht überſchritten werden ſoll. Bei allen dieſen Abgaben wird gegenſeitige Gleichmäßigkeit der Behandlung dergeſtalt ſtattfinden, daß das Erzeugniß eines andern Vereinsſtaats unter keinem Vorwande höher oder in läſtigerer Weiſe als das inländiſche oder als das Erzeugniß der übrigen Vereinsſtaaten beſteuert werden darf: wenn alſo Vereinsſtaaten von einem inländiſchen Erzeugniſſe keine innere Steuer erheben, dürfen ſie auch das gleiche vereinsländiſche nicht beſteuern; *) wo die Steuer bei dem Kaufe oder Verkaufe oder bei der Verzehrung erhoben wird, darf ſie von den aus andern Vereinsſtaaten herrührenden Erzeugniſſen der

*) Ausnahmsweiſe ſoll den keinen Wein erzeugenden Vereinsſtaaten freiſtehen, eine Abgabe von dem vereinsländiſchen Weine nach den beſonders getroffenen Verabredungen zu erheben. Eine gar kleinliche Beſtimmung, nur dadurch erklärlich, daß Preußen noch immer nicht zu dem Entſchluſſe kommen kann, die Moſtſteuer in dieſer oder jener Form aufzugeben.

nämlichen Gattung nur in gleicher Weise gefordert werden, kann dagegen von den nach andern Vereinsstaaten übergehenden Gegenständen unerhoben bleiben oder ganz oder theilweise zurückgegeben werden; wo die Steuer auf Hervorbringung oder Zubereitung liegt, kann ihr gesetzlicher Betrag bei der Einfuhr des Gegenstandes aus andern Vereinsstaaten voll erhoben und bei der Ausfuhr nach diesen Staaten theilweise oder bis zum vollen Betrage zurückerstattet werden; so weit zwischen mehreren Vereinsstaaten eine Vereinigung zu gleichen Steuereinrichtungen besteht, werden sie in Ansehung der Befugniß, die betreffenden Steuern gleichmäßig auch von vereinsländischen Erzeugnissen zu erheben, als ein Ganzes betrachtet. In der Regel soll die Erhebung der innern Steuern von den damit betroffenen vereinsländischen Gegenständen in dem Lande des Bestimmungsorts stattfinden, insofern sie nicht, nach besondern Vereinbarungen, entweder durch gemeinschaftliche Hebestellen an den Binnengränzen oder im Lande der Versendung für Rechnung des abgabeberechtigten Staats erfolgt; auch sollen die zur Sicherung der Steuererhebung erforderlichen Maßnahmen, so weit sie die bei der Versendung aus einem Vereinsstaat in den andern einzuhaltenden Straßen und Controlen betreffen, auf eine den Verkehr möglichst wenig beschränkende Weise verabredet werden. Die Erhebung von Abgaben für Rechnung von Communen oder Corporationen, sei es durch Zuschläge zu den Staatssteuern oder für sich bestehend, soll nur für Gegenstände, die zur örtlichen Consumtion bestimmt sind (Tabak jedoch überall ausgenommen), nach den deßhalb getroffenen besondern Vereinbarungen bewilligt werden, und dabei dieselben Grundsätze wie bei den Staatssteuern in Anwendung kommen.

Niemand wird zögern anzuerkennen, daß in obigen

Bestimmungen sich ein bedeutender Fortschritt kund gibt. Obschon das Bedürfniß eines gleichmäßigern Steuerwesens nur ausgesprochen, nicht aber durchgeführt worden ist, also die Ausgleichungssteuern nicht eigentlich wegfallen, sondern nur auf zweckmäßigere Weise erhoben werden, so ist doch ohne Zweifel der Weg betreten und gelichtet worden, der dem gedachten Ziele zuführt. Nicht bloß verschwinden damit die letzten, dem innern Verkehr so unbequemen Zolllinien innerhalb des Vereins, sondern die einzelnen Staaten können jetzt auch mit größerer Freiheit und nach den Umständen zweckmäßige Veränderungen und Vereinbarungen hinsichtlich ihres Steuerwesens treffen — noch einen Schritt weiter, und der Zollverein erfreut sich in Betreff der erwähnten Erzeugnisse eines gemeinsamen Abgabensystems.

Der dritte Punkt, über welchen der Verlängerungsvertrag vom 8 Mai Neues bestimmt, betrifft die Vertheilung der Vereinszolleinnahmen. Bisher wurden die Eingangs-, Durchfuhr- und Ausfuhrzölle zusammen, nach Abzug der Gränzbewachungs- und Hebekosten, unter den sämmtlichen Vereinsstaaten nach ihrer Bevölkerung vertheilt; nur die freie Stadt Frankfurt genoß wegen ihres starken Verbrauchs an zollpflichtigen Waaren einen etwas größern Antheil, und Preußen empfing wegen seiner besonders hohen Durchfuhrzölle in dem Gebiete östlich der Oder und wegen seines Rechts an den Weserzöllen ein Präcipuum von 300,000 Thalern aus der Vereinscasse. Das Princip der Vertheilung der gemeinschaftlichen Einkünfte nach der Kopfzahl ist das natürliche, auch das einfachste, billigste, das am meisten ansprechende; es bildet eine der wesentlichen Grundlagen des Zollverbandes, eine der sichersten Garantien für die gleiche Berechtigung, von der nicht abgewichen werden

kann, ohne das Band zu schwächen, welches die Vereinsstaaten aneinander knüpft; jedes andere, den einen oder andern Staat begünstigende widerspricht, auch wenn es sich von der Form eines Tributs noch so entfernt hielt, dem Geiste des Bundes und lockert das gemeinsame Interesse. Dennoch mußte um seine Aufrechthaltung am meisten und hartnäckigsten auf dem letzten Vereinstage gekämpft werden. In der That hat der Zollverband, die Gemeinschaftlichkeit seiner Einnahmen, sehr verschieden und mehr oder minder günstig auf die Finanzen der einzelnen Staaten eingewirkt: Preußen weist beträchtliche Verluste an seinen Zolleinkünften nach, während alle übrigen Staaten daran gewonnen haben. Es fragt sich aber noch, ob diese Verschiedenheit ihren Grund in jenem Principe oder auch davon ganz unabhängige Ursachen habe. Meiner Meinung nach ist letzteres der Fall, doch in der bedingten Weise, daß alle obwaltenden Ursachen mehr und mehr bei der Entwickelung des Zollvereins verschwinden müssen; daß es mithin auf diese ankommt und darum schon von jenem Principe, als ihr förderlich, im eigenen Interesse Preußens nicht abgewichen werden darf. Ehe ich näher auf die Frage eingehe, will ich einen Mangel des bisherigen Systems hervorheben, dessen Abhülfe schon etwas zu einer gleicheren Vortheilhaftigkeit beitragen wird: diejenigen Vereinsstaaten nämlich, welche gar keine oder nur geringe Gränzgebiete zu bewachen haben, wie die thüringischen Länder, Nassau, Hessen-Darmstadt, Würtemberg, stehen sich im Allgemeinen besser als diejenigen, welche wie Preußen, Bayern, Baden ein langes Gränzgebiet für den Verein zu besetzen haben, weil die sämmtlichen Kosten für das Heben und den Schutz der Zölle in erster und zweiter Linie mehr betragen als der Uebereinkunft nach vergütet werden. Eine das

ganze Douanenwesen und die gesammte Zollverwaltung umfassende feste Ordnung wird um so nöthiger, als der Zollverein binnen kurzem seine natürliche Gränze an der Nordsee erreichen muß und hier kräftige Anstalten gegen den Schmuggel erforderlich sind; das Ganze sollte der Leitung einer Centralbehörde des Vereins untergeben sein und alle und jede im Interesse des Zollvereins gemachten Ausgaben von den gemeinschaftlichen Einkünften vor deren Vertheilung nach der Kopfzahl abgezogen werden.

Die preußischen Zolllisten beweisen unwiderlegbar, daß die Zolleinkünfte Preußens vor Abschluß des großen Verbandes von Jahr zu Jahr bedeutend stiegen, der inländische Verbrauch also in gleichem Maße wuchs; daß nach Zusammentritt des Vereins der an Preußen fallende Antheil der gemeinschaftlichen Einnahme sich weit geringer als früher die eigene Einnahme herausstellte, obwohl der Verbrauch im Inlande wie früher zunahm; daß endlich zwar dieser Antheil ebenfalls von Jahr zu Jahr gewachsen ist und auch bereits den Staud der Einkünfte zur Zeit des Anschlusses weit überragt, daß aber das Steigen dieses Antheils an der Zollvereinseinnahme in einem geringern Verhältnisse vor sich geht als ehemals das der eigenen Einnahme, Preußen also fortdauernd eine Einbuße erleidet, indem die Zunahme seines Verbrauchs an steuerpflichtigen Waaren sich über den ganzen Zollverein, der im Allgemeinen weniger verzehren soll, nach dem geltenden Theilungsprincipe gleichmäßig vertheilt. Dagegen haben die übrigen Vereinsstaaten in ihren Zolleinkünften durch den Verband außerordentlich gewonnen, so daß sie dadurch zum Theil in Staud gesetzt wurden die innern Landesabgaben zu vermindern, was ihre Angehörigen bei der freien Concurrenz aller Erzeugnisse im Zollverein den preußischen gegenüber in die günstigste Stellung bringt.

Das Mißverhältniß zwischen der Einbuße auf der einen und dem Gewinn auf der andern Seite steigt noch dadurch, daß Preußen in seiner Stellung als europäische Großmacht, die zu jeder Stunde über ein zahlreiches Heer gebiete, höhere innere Abgaben aufzulegen sich veranlaßt sah als die übrigen Vereinsstaaten, so daß sich in diesen durchschnittlich die Preise der Lebensbedürfnisse geringer, der Geldwerth aber höher herausstellt als in Preußen, also jede Erhöhung der allgemeinen Zolleinnahme für sie auch noch einen verhältnißmäßig höhern Werth darstellt.

Auf diese Thatsachen sich stützend, forderte Preußen eine Abänderung des bisherigen Steuervertheilungsprincips zu seinen Gunsten. Es suchte seine Einbuße auf den Nachweis zurückzuführen, daß der Verbrauch an zollpflichtigen Waaren in seinen Landen größer sei als in dem übrigen Vereinsgebiete; daß es also zu den Zolleinnahmen des Vereines, die von den Consumenten getragen werden, verhältnißmäßig mehr beisteure als die andern Staaten, ihm folglich auch rechtlich ein größerer Antheil daran zustehe. Man könnte gegen die Richtigkeit des Schlusses nichts einwenden als nur höhere Rücksichten zur Verhütung der Nachtheile, welche aus der Aenderung des natürlichen Theilungsprincipes fließen würden, wenn es möglich wäre, jenen Nachweis über jeden Zweifel sicher zu führen. Möglich, daß der eine Vereinsstaat verhältnißmäßig weniger verbraucht, also auch weniger beisteuert als der andere; aber diesen Uebelstand muß man auf eine Weise zu beseitigen suchen, welche die Grundlagen des Zollvereines selbst nicht antastet, wenn dieser überhaupt bestehen soll — und es gibt Mittel dazu. Und sollten Sachsen, Baden, Darmstadt und noch andere kleinere Vereinsstaaten nicht verhältnißmäßig eben so viel

an steuerpflichtigen Waaren verbrauchen als Preußen? Freilich ist nicht zu bezweifeln, daß dieses wegen seiner nähern Lage zur See und der in ihm vorherrschenden Lebensweise an einigen Colonialwaaren, Rum, Zucker, Thee, fremden Weinen, Tabak und Seeproducten mehr verbraucht als die meisten andern Vereinsstaaten; allein wollte man ihm, wie es beantragte, in einigen dieser Artikel eine besondere Abgabe zugestehen, so hätten z. B. die südlichen Vereinsstaaten gleichfalls das Recht, in andern Artikeln, die sie am meisten verbrauchen, wie französische oder schweizerische Erzeugnisse, auch für sich besondere Verbrauchssteuern in Anspruch zu nehmen. So würden neben den allgemeinen Zöllen eine Menge Einzelabgaben wieder erstehen und der Zollverband dem ehemaligen Zustande, d. h. seiner Auflösung entgegenschreiten. Man kann es nicht dringend genug wiederholen, jeder Schritt rückwärts führt Deutschland zu Verwirrung und Unheil. Das oberste Gebot des Gemeinwohls ruft uns laut zu: vorwärts! und nur ihm gefolgt, und jene Verschiedenheiten werden sich von selbst ausgleichen. Zwei Ereignisse, denen wir entgegensehen, werden darauf kräftig einwirken: ich meine den Anschluß Mecklenburgs, Hannovers, der Hansestädte an den Zollverein, und das Zustandekommen der deutschen Eisenbahnlinien. Alle jene Staaten berühren das deutsche Meer, und ihr Verbrauch an Colonial = und Seeerzeugnissen und an fremden Weinen steht dem Preußens mindestens nicht nach; also würde das von diesem darin behauptete Mißverhältniß durch deren Anschluß unmittelbar vermindert werden. Die Eisenbahnen, die sich rasch verbessernden und vermehrenden Transportmittel werden das Uebrige thun. Eisenbahnen nähern das Binnenland dem Meere, die Häfen den entferntesten Märkten, alle

Producte der See und ferner Zonen bezieht man auf ihnen überall fast mit derselben Leichtigkeit — mehr und mehr setzt sich der Verbrauch in ein gleiches Verhältniß. Preußen selbst hat in dieser Hinsicht schlagende Erfahrungen gemacht: die vermehrten Verbindungswege im Innern des Landes während der letzten 20 Jahre haben den Verzehr bloß von Seefischen, Häringen, Stockfischen ꝛc. in so unglaublichem Maße gesteigert, daß es der jetzt zu theilenden Einnahme davon einen nicht geringen Antheil seiner Einbuße beimißt. Erweitert daher nur den Zollverein bis ans deutsche Meer, sorgt für gute Transportmittel im Großen und Kleinen, belebt den innern Verkehr nach allen Richtungen: dann wird bald kein Vereinsstaat Ursache haben noch zu klagen, er verbrauche mehr als ein anderer und steuere mehr zu den gemeinschaftlichen Abgaben bei. Noch ein Umstand kommt dabei in Betracht. Denjenigen Staaten, welche in Bezug auf Gewerbfleiß und Handel am meisten vorgeschritten sind oder am günstigsten stehen, werden durch den Zollverband, von andern Umständen abgesehen, auch die meisten Vortheile zufließen. Das sind aber gerade diejenigen, welche von den zollpflichtigen Waaren am meisten verbrauchen; denn dieß ist ihnen nur möglich wegen der eigenen Erzeugnisse, die sie in den Handel bringen. Gesetzt, Bayern bezöge von den Vereinseinkünften einen verhältnißmäßig größern Antheil als ihm nach seinem Verbrauche zukäme, so würde es auch ganz gewiß in Industrie und Handel vor andern Vereinsstaaten zurückstehen oder sich wegen Gränz- oder anderer Verhältnisse in einer ungünstigern Lage befinden. Der steigende Consum beweist den Fortschritt des Gewerbwesens, und kein Staat wird ihn aufhalten wollen, nur um einen verhältnißmäßig höhern Antheil an der Zolleinnahme zu gewinnen. Wenn Preußen also am

meiſten verbraucht, ſo erfreut es ſich auch der günſtigſten Lage, vorgeſchrittener Manufacturen und des ausgedehnteſten Handels. Wär's nun billig, wenn ein Vereinsſtaat zu den Vortheilen, die ihm aus ſeiner ſchwungreichern Induſtrie und ſeinem blühendern Handel erwachſen, auch noch einen größern Antheil von den gemeinſchaftlichen Einkünften beifügen wollte?

Daß Preußen übrigens ſeine Einbuße nicht allein ſeinem größern Verbrauche beimeſſen dürfe, geht aus Folgendem klar hervor. Durch Abſchluß des großen Verbandes erſparte es zwar die Beſetzung ausgedehnter Gränzen, viele Koſten und Kräfte; aber es verlor dagegen alle die Abgaben, welche es früher von den Erzeugniſſen der übrigen Vereinslande bei deren Ein- oder bei deren Durchfuhr, ſo wie von den fremden Waaren, die durch Preußen in die übrigen Vereinslande gingen, erhoben hatte. Dieſer beträchtliche Verluſt nun iſt dem preußiſchen Schatze an Zöllen unmittelbar nicht erſetzt worden. Die andern Vereinsſtaaten verloren allerdings auch, da die innern deutſchen Zollſchranken fielen und nach der äußern Gränze verlegt wurden, an Eingangs- und Durchgangszöllen, jedoch in weit geringerem Maße, da dieſe niedrig waren und nicht viel mehr eingebracht hatten als die Bewachung der unverhältnißmäßig ausgedehnten Gränzen gekoſtet. Dieſen Verluſt erſetzten aber ihrem Schatze mehrfach die Abgaben, welche jetzt nach dem viel höhern preußiſchen Tarife auf der Mauth entrichtet werden mußten. Sie wurden durch den Zollverein höher beſteuert, Kaffee, Zucker, Reis, Tabak, Weine, alle Stoffe ſtiegen im Preiſe: natürlich, daß dieſe höhern Abgaben ſich auch in der Staatscaſſe fühlbar machen mußten. Preußen hingegen ward durch den Zollverein niedriger beſteuert als früher, und zwar um den Betrag der Laſten,

die vordem auf der Einfuhr vereinsländiſcher Erzeugniſſe und auf der Ausfuhr inländiſcher dahin ruhten: natürlich, daß ſich auch dieß dem Schatze fühlbar machte. Auf der einen Seite war die Bevölkerung beſchwert worden zu Gunſten, auf der andern war ſie erleichtert worden zum Nachtheil der Staatscaſſen. Ein anderes Reſultat war daher nicht zu erwarten. Merkwürdig genug, daß die erſten unmittelbaren Wirkungen des Zollvereins nach innen ausgingen erſtens auf ungeheure Erſparniſſe an Bewachungskoſten, die zum Vortheil des geſammten Vaterlands thätig wurden, und zweitens auf eine Milderung und Annäherung der verſchiedenen Abgaben! Jetzt aber, wo hier die erſten Einbußen, dort die Laſten überwunden, wo die mannichfachen Keime, welche der Zollverband barg, nach allen Richtungen aufzuſprießen beginnen — jetzt ſollte man nicht mehr daran denken noch einmal an den erprobten Grundſätzen zu rütteln. Hoffen wir, daß Preußen ſein eigenes wie das Intereſſe des Zollvereines erkennen möge: nicht hinter uns, vor uns in der Entfaltung unſerer Kräfte, in der Entwickelung liegt das Heil.

Was nun die künftige Vertheilung der in die Gemeinſchaft fallenden Abgaben betrifft, ſo ſetzt Artikel 7 des neuen Vertrags folgendes darüber feſt. 1) Der Ertrag der Eingangsabgaben wird nach Abzug a) der Koſten, welche an den gegen das Ausland gelegenen Gränzen und in dem Gränzbezirke für den Schutz und die Erhebung der Zölle erforderlich ſind, b) der Rückerſtattungen für unrichtige Erhebungen, c) der auf dem Grunde beſonderer gemeinſchaftlicher Verabredungen erfolgten Steuervergütungen und Ermäßigungen, zwiſchen ſämmtlichen Vereinsgliedern nach dem Verhältniſſe der Bevölkerung, mit welcher ſie in dem Geſammtverein ſich-

befinden, vertheilt. 2) Der Ertrag der Aus- und Durchgangsabgaben wird a) so weit sie bei den Hebestellen in den östlichen Provinzen des Königreichs Preußen (also mit Ausnahme der Provinzen Westphalen und Rheinland), im Königreich Sachsen und im Gebiete des thüringischen Zoll- und Handelsvereins eingehen, zwischen diesen Staaten nach dem von ihnen zu verabredenden Theilungsfuße, dagegen b) so weit dieselben bei den Hebestellen in den übrigen Vereinstheilen eingehen, nach der Bevölkerung dieser Vereinstheile unter die betreffenden Staaten vertheilt, und zwar lediglich nach Abzug der Rückerstattungen für unrichtige Erhebungen, und der auf dem Grunde besonderer gemeinschaftlicher Verabredungen erfolgten Steuervergütungen und Ermäßigungen. 3) Bei der Vertheilung wird die Bevölkerung solcher Staaten, welche durch Vertrag mit einem der contrahirenden Staaten, unter Verabredung einer von diesem jährlich für ihre Antheile an den gemeinschaftlichen Zollrevenuen zu leistenden Zahlung, dem Zollsysteme desselben beigetreten sind oder etwa künftig noch beitreten werden, in die Bevölkerung desjenigen Staats eingerechnet, welcher diese Zahlung leistet. 4) Der Stand der Bevölkerung wird alle drei Jahre ausgemittelt. 5) Unter Berücksichtigung der besondern Verhältnisse, welche hinsichtlich des Verbrauchs an zollpflichtigen Waaren bei der freien Stadt Frankfurt obwalten, ist wegen des Antheils derselben an den gemeinschaftlichen Einnahmen ein besonderes Abkommen getroffen.

Man sieht, das Vertheilungsprincip nach der Kopfzahl ist wesentlich aufrecht erhalten. Auf den weit wichtigsten Zweig der Einnahmen, die Eingangszölle, findet es ganz wie früher Anwendung; für Aus- und Durchfuhrabgaben ist der Zollverein in zwei Hälften geschie-

den, wovon die westliche für sich dasselbe Princip anwendet, die östliche dagegen noch einen Theilungsfuß verabreden will, indeß auch wohl auf die Kopfzahl zurückkommen wird. Diese Trennung, durchaus nicht im Geiste des Zollverbandes und noch weniger in der Hoffnung seines Fortschrittes erdacht, ist ein bloßes Experiment und als Ausweg zur Vermittlung der preußischen Forderungen und des natürlichen Theilungsprincips ausgefunden. Preußen hofft durch dieselbe, ungeachtet es selbstredend damit auf seine frühere Vorwegnahme von 300,000 Thalern aus den Vereinseinkünften verzichtet hat, einen größern Antheil an diesen zu erzielen. Wie solches hinsichtlich der Ausgangsabgaben geschehen könne, ist nicht wohl abzusehen in Betracht der russischen Gränzsperre und des österreichischen Schutzsystems; — namentlich jene schließt alle unsere ehemaligen Abzugscanäle nach Osten und führt auch unsern östlichen Durchfuhrhandel auf Geringes zurück. Doch dürfte sich die Einnahme der östlichen Hälfte an Durchgangsabgaben verhältnißmäßig höher stellen als die der westlichen, weniger vielleicht wegen ihres größern Transithandels, obwohl sie die Elbe, Oder, Weichsel, den Niemen und die preußischen Seehäfen umfaßt, als weil in ihr die Transitzölle durchschnittlich weit höher gestellt sind, als in der westlichen Hälfte. Möglich auch, daß die vielen Eisenbahnen, welche in Brandenburg und Sachsen theils ausgeführt, theils noch im Werk sind und sich bald nach Hamburg, Stettin, Breslau, Böhmen, Mähren und Bayern ausdehnen werden, den östlichen Transithandel beleben. Indeß muß die Erfahrung erst lehren, ob Preußen unter den obwaltenden Gränzverhältnissen die erwarteten Vortheile aus der Spaltung der Vereinsinteressen in einem wichtigen Stücke ziehen werde. Und

träfen sie ein, würden sie die Nachtheile dieser Scheidung oder auch nur die Nachtheile der hohen östlichen Durchfuhrzölle, worauf sie sich stützt, aufwiegen? Wenn endlich die norddeutschen Staaten an der Elbe, Weser und am deutschen Meere sich dem Zollvereine anschließen, zu welcher Hälfte sollen sie alsdann zählen, oder sollen sie etwa hinsichtlich der Aus- und Durchgangssteuern noch eine dritte Abtheilung für sich in dem Handelsbunde bilden? Daß man doch niemals von den Grundlagen des deutschen Zollverbandes einen Schritt abweichen möchte!

Warum die beliebte Scheidung des Verbands in zwei Hälften noch besonders beklagt werden muß, ist der Umstand, daß sie den Zollverein hindert sein System hinsichtlich des gesammten Transithandels zu vereinfachen und zu vervollständigen. Unser Durchfuhrzoll-Tarif gleicht einer Musterkarte, bildet eine wahre Confusion; und es erschien nöthig darin endlich zu festen Grundsätzen durchzudringen. Statt sich im kleinlichen Vortheilscalcul gegeneinander umher zu winden, hätte man lieber die große gemeinsame Aufgabe fest im Auge behalten sollen. Denn Deutschland hat wegen seiner Lage im Herzen Europa's ein bedeutendes Interesse am Durchfuhrhandel. Großbritannien, Skandinavien, die drei südeuropäischen Halbinseln kennen diesen kaum mehr als dem Namen nach. Dagegen sind Frankreich und Rußland auf beiden Seiten unsere Nebenbuhler — beide geben sich alle Mühe, den Transit an sich zu ziehen, jenes seit langer Zeit, dieß besonders seit einem Decennium mit viel Glück — beide bieten vor uns den Vortheil der Einheit. Es handelt sich um die Gewinnung des Verkehrs zwischen dem Norden und Süden von Europa, zwischen der Ostsee und Nordsee einer- und dem mittelländischen und schwarzen

Meere andererseits, zwischen dem Nordwesten Europa's und dem Orient, ja selbst dem mittlern Asien — also gewiß um einen hohen Preis, wohl eines kleinen Opfers werth. Wir können unsern Durchfuhrhandel nur begünstigen, 1) durch Herstellung wirksamster Verbindungswege in den großen Handelsrichtungen; 2) durch Einheit im Zollwesen; 3) durch einen zweckmäßigen Transitzolltarif. Gottlob! zu der Einsicht sind wir gekommen, daß die vor zwei Jahren in Vorschlag gebrachte Eisenbahn von Danzig nach der schlesisch-österreichischen Gränze heute nicht mehr eine Chimäre genannt werden kann, wie es damals geschah; gewiß nicht unsere gedrückten Ostprovinzen, Rußland allein konnte wünschen, daß jener Vorschlag wirklich eine Chimäre bleibe und wir ruhig, die Hände im Schooße, dem zuschauten, was es jenseits der Gränze ausführt. Eine eiserne Doppelbahn von Danzig, Stettin und Königsberg über Breslau nach Olmütz und Wien, und eine andere von Hamburg über Leipzig, Dresden und Prag eben dahin, und die Fortsetzung derselben nach Triest und nach der Wallachei — das wird beiläufig, wie man endlich einzusehen beginnt, die beste Antwort auf die jenseitigen Maßnahmen und das versuchte Trockenlegen unserer Ströme seiu, so wie auf die perfiden Einflüsterungen derjenigen, welche nicht nachlassen uns allerwegen, selbst durch die deutsche Presse, übel zu berathen, um uns zu theilen, zu schwächen und endlich zu beherrschen, wie weiland Polen. Die Nachbarn wissen recht gut, daß Deutschland nur so lange schwach ist, als seine einzelnen Kreise sich im Gegensatze zu einander fühlen, den sie daher um keinen Preis sich der höhern Volkseinheit möchten unterordnen sehen, aber stark genug, um ihnen zugleich die Spitze zu bieten, wenn Oesterreich, Preußen, alle deutschen Staaten zu-

ſammenſtehen und jenes Bewußtſein auch in uns erſtarkt, deſſen ſich der Franzoſe, Engländer, Ruſſe erfreut, das Bewußtſein, daß die Deutſchen nach außen nur ein gemeinſames Nationalintereſſe haben, vor dem innere Gegenſtellungen, Parteiungen, welcher Art auch, zurücktreten und verſtummen müſſen. Wahrlich, anſtatt den Zollverein hinſichtlich der Durchfuhrzölle wieder zu ſpalten, wäre es dem deutſchen Intereſſe angemeſſener geweſen, ſich lieber mit Oeſterreich über ein gleichmäßiges Tranſitzollſyſtem und die Herſtellung zuſammenhängender Eiſenbahnſtraßen verſtändigt zu haben. — Ein zweckmäßiger Tranſitzolltarif ſoll einfach, möglichſt gleichmäßig und niedrig ſein. Der unſere iſt gar bunt, faſt für jede Straße beſtimmt er einen andern Zollſatz, und dieſer erhebt ſich von wenigen Pfennigen bis auf vier Thaler vom Centner. Man hat den ganz richtigen Grundſatz aufgeſtellt, daß auf denjenigen Straßen, welche keiner Concurrenz mit auswärtigen unterliegen (wobei jedoch nicht zu vergeſſen, daß im Großen die Concurrenz überall ſtattfindet), ein höherer Tranſitzoll zu erheben ſei als auf denjenigen, welche der Gränze näher liegen oder für die es concurrirende Straßenzüge im Auslande gibt. In dem ſüdlichen und weſtlichen Vereinsgebiete iſt dieſer Grundſatz befolgt worden und häufig iſt dort der Tranſitzoll für eine ſchwere Fuhre nicht werth, daß man in die Taſche greife. In den preußiſchen Oſtprovinzen iſt man dagegen gänzlich davon abgewichen, nirgend im Zollverein iſt der Tranſitzoll ſo hoch als hier an der ruſſiſchen Gränze; von manchen Waaren zahlt der Centner über vier Thaler, wofür ſie den Umweg auf ruſſiſchem Gebiete machen können — wie wenn es auf völlige Vernichtung alles Zwiſchenhandels in den preußiſchen Oſtſeehäfen abgeſehen wäre. Und anſtatt dieß mangelhafte und fehler-

reiche System zu verbessern, wodurch über Jahr und Tag ohne Zweifel uns große Vortheile erwachsen würden, spaltet man lieber ein wichtiges Interesse des Zollvereins, ja gründet ein Privilegium — einen besondern Staatsvortheil darauf für die nächste zwölfjährige Vereinsperiode!

Das ist nun das Wesentliche von dem, was uns von den Verhandlungen und den Resultaten des letzten Vereinstages vorliegt und den Eingang in den neuen Zeitabschnitt eröffnet. Erkennen wir an, daß, wie viel dem Vaterlandsfreund auch noch hinsichtlich einer ersten festen Organisation des Zollvereins zu wünschen übrig bleibt, sich doch einige wichtige Vorschritte darin bemerklich machen, namentlich der Wegfall der Ausgleichungszollstellen an den Binnengränzen und das Streben nach einer gleichmäßigen Besteuerung in den Vereinsstaaten. Auch ist für den Rhein und seine Nebenflüsse alle eine besondere Schifffahrts- und Mauthaufsichtsordnung zu Stande gebracht worden, obwohl die Wasserzölle noch immer nicht wegfallen, und gegen deren Erhebungsart auch noch Beschwerden übrig bleiben. Ungern vermißt man eine ähnliche durchgreifende Ordnung für Weser und Elbe; hoffen wir, daß der deutsche Zollverein sich nicht länger gleichgültig zeige gegen die Willkürbelästigungen dieser Ströme durch die hannover'sche Regierung und wir deren Abhülfe nicht zuletzt dem Auslande zu danken haben werden! Wie der Verein seine Aufmerksamkeit auf die weitere Ausbildung eines gleichartigen Münz-, Gewicht- und Maaßsystems wendet, so erscheint es noch weit dringlicher, daß er die Einigung im Postwesen und in der gesammten Wegverbindung ernsthaft in Vorwurf nehme. Diese ist für den innern Verkehr in Deutschland, den zu erleichtern und zu be-

leben ja einer seiner Hauptzwecke ist, von der allergrößten Wichtigkeit, und gewiß wird man allgemein mit lebhaftem Bedauern sehen, daß auch in dem neuen Vertrage keine Rücksicht darauf genommen worden. Das hohe Briefporto, überhaupt das ganze Postregal, wie es heute noch ausgeübt wird, hängt sich mit bleiernen Flügeln an den aufstrebenden deutschen Handel, und wo irgend in der Verwaltung, so thun hier durchgreifende Reformen noth. England ist mit glänzendem Beispiel vorangegangen; je mehr wir ihm in den Verbesserungen zu folgen zögern, in desto größeren Nachtheil kommt unsere Handelswelt gegen das Ausland. Das Bedürfniß wird allgemein gefühlt und als zeitgemäß ausgesprochen. Da darf auch dem Staatsmanne nicht der Muth fehlen ihm entgegen zu kommen. Nichts ist dabei zu verlieren, viel für die Volkswirthschaft zu gewinnen — jede wahre Verbesserung trägt goldene Früchte. Alles was der einzelne deutsche Staat darin thun kann, bleibt Stückwerk; Zusammenwirken ist nöthig; und auch hier kömmt das für den Zollverein so wichtige Princip einer gleichmäßigen Besteuerung in Betracht. Welchen Gewinn würde der deutsche Handel daraus ziehen, wenn der Zollverein sich eines gleichen wohlgeordneten Postwesens mit billigen Portosätzen erfreute! Doch gingen auch gleiche Vortheile daraus hervor für Wissenschaft, Kunst, Literatur, für alle geistigen Kräfte — um nur Eins hervor zu heben: die Masse schlechter Winkelblätter würde einer größern Anzahl gediegener Zeitschriften Platz machen, die jetzt wegen des hohen Porto's nicht aufkommen können. Unverkennbar also gehört zu den wichtigern Aufgaben des deutschen Zollvereins auch die: Einigung im Postwesen und in den Grundsätzen herzustellen, welche dem gesammten Transportwesen zu Grunde liegen. Ebenso vermißt man un-

gern jede Vereinbarung über ein Vereinspatentgesetz, das ein so wichtiges als nöthiges Reizmittel bildet für den Erfindungsgeist und den Gewerbfleiß.

---

## Fünftes Capitel.

### Die Stellung des Zollvereins zu Oesterreich; Aussicht und Mittel zur Annäherung beider Handelskörper.

Wie geläufig unserer Zeit auch die trennende Bezeichnug „Nord- und Süddeutschland" geworden, so wenig ist doch der Begriff klar, den sie damit verbindet. In dem gewöhnlichen Sinne, nämlich auf Stammesverschiedenheit bezogen, ist sie nicht wohl zu rechtfertigen. Denn sie entspringt gerade aus dem Verwachsen der deutschen Volksstämme, aus dem Erbleichen der alten grellen Unterschiede, insofern solche sich feindselig gegeneinander verhielten, das nur noch das dunkle Gefühl einer Hauptverschiedenheit zwischen dem Norden und Süden, aber ohne solche feste Gränzen, wie die deutschen Stämme sprachlich sie haben, im Bewußtsein unseres Volkes zurückgelassen hat. Die Mundarten bilden das vorzüglichste Erkennungszeichen unserer Volksstämme; eben darum können sie nicht die Marklinie zwischen dem deutschen Süden und dem deutschen Norden bezeichnen. Zwar zerfallen sie im Allgemeinen in die platten oder niederdeutschen und in die oberdeutschen Mundarten, nach dem Hauptmerkmale, daß jene die sogenannte Verschiebung der Mitlaute, welche die deutsche Sprache vor allen andern indogermanischen auszeichnet, nur einmal, diese hingegen zweimal mehr oder weniger durchgeführt

zeigen; *) und man kann in Bezug darauf, so wie in Bezug auf Lage und Naturverhältnisse allerdings Nieder- und Oberdeutschland ziemlich scharf von einander trennen, welche richtige Unterscheidung denn auch volksmäßig ist, namentlich in Westphalen, Ostphalen und Niederland, wo man immer nur von Nieder- und Oberdeutschland, nie aber von Nord- und Süddeutschland spricht.

---

*) Diese innere Bewegung der Mitlauter nach Gesetzen, so wie die ebenso bestimmten umlautenden Reihen hinsichtlich der Selstlauter heben sämmtliche germanische Sprachen auf charakteristische Weise vor allen verwandten hervor. Die einmalige Verschiebung der Selbstlauter hat in allen germanischen Sprachen, so weit uns Reste daraus vorliegen, im Gothischen, Altsächsischen, Angelsächsischen, Altnordischen statt gefunden. p = f (man vergleiche pellis, pes, pater, πέρδω mit den germanischen Wörtern dafür); b = p (βάδω, καννάβις); f = b (fagus, frangere, fremere); h = h (cornu, calamus); g = k (genu); h = g (hostis, hortus); d = t (decem); t = th (tegere) u. s. f. Während sich nun das Plattdeutsche, Friesische, Dänische, Schwedische mit der einmaligen Verschiebung begnügten, und in dieser Hinsicht völlige Uebereinstimmung unter ihnen statt findet, wiederholten die oberdeutschen Mundarten dieselbe, wie wenn beweglicher, und bei allen sonstigen Nuancirungen bildet diese ihnen gemeinsame Eigenthümlichkeit ihre nähere Verwandtschaft. Diese zweite Verschiebung fällt in die geschichtliche Zeit; kann man auch den Zeitpunkt und die Umstände, unter welchen sie vor sich ging, nicht genau angeben, so weiß man gewiß, daß einzelne oberdeutsche Mundarten, wie die fränkische, ursprünglich nur die erste Verschiebung wie alle nördlichen Mundarten hatten; im Althochdeutschen ist die zweite bereits durchgeführt. So ist das plattdeutsche Faut oberdeutsch Fuß, Tol Zol, Vader Vater, Pipe Pfeife ꝛc. Die Verschiebungsreihen, wie sie vorkommen, sind folgende: w, b, p, f, pf, w; i, g, k, kh, oder ch; th, d, t, th, z und ß, th.

Allein nicht nur versteht Jedermann ein größeres Gebiet unter Norddeutschland, als die plattdeutsche Mundart umfaßt, sondern es sind auch in östlichen Kreisen des Gesammtvaterlandes verschiedene deutsche Mundarten so vermengt und verwachsen, daß man sie kaum einer besondern zuzählen kann. So heißt Preußen ein norddeutscher Staat, obwohl bloß sein westphälischer Theil durchaus niederdeutsch, seine rheinischen und thüringischen Lande aber meist oberdeutsch, und seine östlichen Provinzen theils sächsisch, theils thüringisch mit mannichfachen Färbungen und Nuancirungen sprechen. Das Kurfürstenthum Hessen, die sächsischen Herzogthümer und das Königreich Sachsen heißen norddeutsch, ungeachtet nur in geringen Theilen ihres Gebiets niederdeutsch gesprochen wird, Kassel schon ist oberdeutsch.

Bilden nun die Mundarten nicht die Scheidelinie zwischen Nord- und Süddeutschland, so folglich auch nicht die Stammesverschiedenheit, welche sie bezeichnen; überhaupt dürfte daher keine Scheidelinie bestehen. Es gibt in Wahrheit nur deutsche Stämme, welche sich in bestimmten Gränzen unterscheiden lassen, und die Schwaben stehen den Franken oder Thüringern eben so nahe, als diese den Westphalen oder Bayern. Fünf große Stämme haben sich in Deutschland aus der gemeinschaftlichen germanischen Wurzel organisch herausgebildet: sie stellen die reiche Entfaltung dar des einen deutschen Grundstocks, seine natürliche gesunde Gliederung, die kräftigen Aeste und Zweige an dem deutschen Lebensbaum, dessen Blätter und Blüthen in den Mundarten und deren Dichtungen aufbrechen, dessen Krone aber in der gemeinsamen Schriftsprache blüht und duftet und zu ihrer immer reichern Entfaltung des freien Zuflusses der frischen Säfte aus dem eigenen

Stamme und dem eigenen Boden nicht ausländischer Zuthat bedarf: sie bilden in ihrer Einheit das große deutsche Volk.

Der niederdeutsche Stamm, wesentlich der sächsische, reicht von Flandern und Brabant über Holland, Westphalen, Hannover bis Pommern, und geht in nordöstlicher Ausbreitung, verschiedentlich nuancirt und unterbrochen, in Livland aus. Im Westen breiten sich südlich davon aus die heißblütigern lebensvollen Franken, über das mittlere Rheingebiet, in den Hessen (die Katten gehören zu den Uferfranken oder bilden vielmehr deren Hauptstock), am Main, bis an den Neckar und in die Vogesen. Im Osten zwischen dem Harz und dem Thüringerwalde leben, westlich von den Franken (Hessen), begränzt östlich in weiter Ausbreitung bis in die slavischen Gebiete, die gesangreichen Thüringer (Hermunduren), deren wohlklingende Mundart unserer Schriftsprache am nächsten steht. Die südwestlichen Gebiete von Deutschland — das Neckar-, obere Donau- und obere Rheingebiet — nimmt der poesievolle, wanderungsheitere schwäbisch-alemannische Stamm ein; die südöstlichen Gebiete der kräftige, altehrenfeste Bayerstamm in weiter östlicher Ausdehnung namentlich der Donau entlang. So haben sich die deutschen Stämme nach langen Wanderungszügen, innern und äußern Kämpfen, in welchen manche aufgelöst oder als Eroberer romanisirt wurden, in den heutigen Gränzen festgesetzt und zu einem großen Volke ausgebildet, dabei den Kern ihrer Eigenheit bewahrend.

Der Strom der Wanderung, welche die germanischen Völker über die Gränze des ermatteten Weltreichs der Römer hintrieb, von Osten und Norden nach Westen und Süden, steht der Richtung, in welcher der

christliche Glaube von Süden nach Norden um sich griff, gerade entgegen: wie von dorther geistiges Licht eindrang, sollte von hier aus das Leben selbst erfrischt werden. Das unterwürfige Rom unterwarf sich mit derselben gewaltigen Lehre, die seine alten Götter eben gestürzt, von neuem seine Sieger. Hierdurch geschah der Fluth jener Strömung Einhalt, die neubekehrten Länder begannen sich zu festigen und ihre Waffen umzukehren gegen die im Rücken gebliebenen Heiden und Schritt vor Schritt wich die Heidenschaft dem Christenthume. An diesem Kampfe nun gegen die von Osten nach Westen vordringenden Völker nahmen hauptsächlich die Sachsen, Thüringer und Bayern Theil, indem die Franken nach dem Tode Karls des Großen in dieser Richtung weniger thätig waren, obwohl ihr Einfluß zwischen den Thüringern und Bayern sich weithin nach Osten bemerklich macht. Der Kampf ward siegreich geführt: dem verdanken wir die wurzelhafte Wiederherstellung und Ausbreitung des Deutschthums in unsern östlichen Kreisen, so wie das Entstehen der beiden deutschen Großmächte, bestimmt das hier Errungene — deutsches Wesen, deutsche Gesittung und deutsche Macht — gegen allen östlichen Andrang zu erhalten und weiter fortzuführen. Diese hohe Aufgabe ist noch immer zu erfüllen, ja der Anlaß dazu größer als je; denn südlich eilt das verrottete Reich der Osmanli seiner Bestimmung entgegen — der Auflösungs- und Gährungsstoff bereitet sich für Jahrhunderte hier vor, und näher noch hat sich der europäische Osten mit weiten Gebieten Asiens zu einer Macht organisirt, die mit ihrem ganzen Gewichte, von innern Triebfedern unablässig fortbewegt, über die Gräber selbst der von ihr gebrochenen Völker gegen Westen vordrückt. So sind die beiden östlichen

deutſchen Staaten nicht umſonſt groß gewachſen — die Bollwerke und die Wächter bilden ſie nach wie vor der deutſchen Geſittung und europäiſcher Freiheit. Welche Aufgabe zu erfüllen nur dadurch möglich wird, daß ſie ihrem Principe, ihrer Wurzel getreu, im innigſten organiſchen Verbande bleiben mit der deutſchen Geſammtentwickelung; jede Entfernung davon würde ſich nicht nur an dem Staate beſtrafen, ſondern auch Deutſchlands Entfaltung hemmen und ſeine Freiheit gefährden. Von dieſem Geſichtspunkte aus iſt der Schluß auf die Dringlichkeit von Oeſterreichs Annäherung an den Zollverein leicht zu machen; indeß will ich die Unterſuchung langſamen Schrittes fortführen.

Dreien unſerer Volksſtämme alſo begegnen wir in der öſtlichen Ausbreitung. Das ſächſiſche Element herrſcht mehr oder minder ausſchließlich vor in Holſtein und Schleswig, Mecklenburg, Pommern und allen deutſchen Oſtſeeprovinzen. Das thüringiſche breitet ſich über das Königreich Sachſen, die beiden Lauſitzen und Schleſien aus; nördlich vermengt es ſich mit dem ſächſiſchen; ſelbſt im Brandenburgiſchen bis zur preußiſchen Hauptſtadt iſt es vielfach eingeflochten; ſüdlich dringt es mit dem fränkiſchen in Böhmen vor; auch erſcheint es ſtellenweiſe noch weiter als bloße Niederlaſſung, wie ſich ja auch ausgedehnte ſächſiſche Anſiedelungen in Siebenbürgen vorfinden. Die Ausbreitung des Bayerſtammes endlich verdient für unſern Gegenſtand beſondere Beachtung. Er wohnte urſprünglich an der Elbe und erſcheint frühzeitig mächtig in Böhmen, von wo ſein gegenwärtiger Name ſich herſchreibt; er bewachte hier und weiter ſüdöſtlich an der Donau die deutſchen Marken gegen Römer und fremde öſtliche Völker, womit ſein früherer Name „Markomannen“ in Verbindung ſtehen dürfte. In Folge der allge-

meinen Völkerbewegung wandte sich sein in Böheim ansässiger Theil, dort Raum lassend für die andringenden Czechen, einen slavischen Stamm, nach der Donau und ließ sich in deren Gebiet nördlich und südlich derselben zwischen den Franken, Schwaben und Langobarden (Italien) nieder, *) welche letztere wahrscheinlich seine nahen Stammesverwandten sind. Von den ältesten Zeiten her also die südöstlichen Marken Deutschlands bewahrend und ausdehnend, breitet er sich jetzt von Franken und Schwaben über die Oberpfalz und das Donaugebiet, südlich über Tyrol und Steiermark bis nach Italien aus, wo er stets unter den Deutschen den bedeutendsten Einfluß äußerte, östlich über das Erzherzogthum Oesterreich so weit die deutsche Zunge klingt. Ohne Frage muß er den stärksten und kernhaftesten deutschen Bruderstämmen beigezählt werden; etwas rauh freilich, hartnäckig und ungeschliffen ist er, wie seine Mundart, die übrigens zu den besterhaltenen deutschen gehört, aber innerlich gesund und durch und durch tüchtig. Auch behauptet er eine Macht, wie sich deren kein anderer deutscher Stamm rühmen dürfte; denn er bil-

*) Erst nach dem Ausziehen aus Böhmen kommt der Name „Bayer" urkundlich vor. Böheim hieß in Mundarten kurzweg Baia und daraus ist Bayer gebildet wie aus Schweiz Schweizer, aus Wien Wiener — einer, der im böhmischen Lande wohnt oder gewohnt hat, und aus demselben fortzieht. Dasselbe bedeutet das zusammengesetzte Wort Beowaren oder Bawaren, welches latinisirt zwar meist in den Urkunden vorkommt, aber nicht volksmäßig, also nicht landesbräuchlich war. Die Bojomanie ist bloß noch lächerlich. Daß Bayern nicht von den Bojen herstammen kann, hat Zeus schlagend nachgewiesen. Schon könnte aus Bojen, dem Namen eines Volksstammes, nie Bayer werden, eben so wenig als aus Schwaben ein Schwaber, aus Franken ein Franker ꝛc.

det das herrschende Volk im deutschen Kaiserstaate und den vorwiegenden Volksstamm im zweiten deutschen Königreiche.

Es handelt sich nun um die künftige Stellung dieses Volksstammes oder doch des größten Theils desselben zu dem übrigen Deutschland. Gewiß, er bildet ein zu wichtiges Glied an dem deutschen Körper, als daß jemals der Gedanke Raum finden dürfte, ihn sich davon entfernen, von der gemeinschaftlichen Wurzel ablösen und in der Vereinzelung hindorren zu sehen. Es wäre das größte Nationalunglück, wenn die Trübsehenden Recht behielten, welche glauben, Oesterreich werde sich allmählich in einen slavischen oder ungarischen Staat umwandeln. Doch ist es unmöglich; die Grundlagen des Reichs, die oft bewährte Kraft des österreichischen Namens, die in den letzten Kriegen mit Frankreich sich unerschöpflich erwies, während das große Ungarn gar wenig beiwirkte, die Natur der Dinge sprechen dagegen: Oesterreich würde sich in seine Bestandtheile auflösen, in Anarchie gerathen oder den Nachbarn zur Beute fallen. Würde sich aber auch nicht, da die deutschen Stämme in ihrer Einheit das deutsche Volk bilden, durch die Abreißung eines Gliedes die empfindlichste Wunde dem ganzen Körper mittheilen? Nein, jenen Gedanken bloß zu hegen, ist Hochverrath am deutschen Volke wie am deutschen Staatenbund! Darum eben beseelt alle Vaterlandsfreunde, sowohl in Oesterreich als in den übrigen deutschen Landen, einmüthig der Wunsch, daß es nicht länger zögern möge, sich dem deutschen Handelsbunde zu nähern. Die Frage betrifft die gesammte Entwickelung, die Zukunft Deutschlands, und ihre Wichtigkeit wird noch durch alle politischen und Naturverhältnisse vermehrt.

Die Bildung eines Volks hält gleichen Schritt mit der Befreiung seines Bewußtseins; diese ist überhaupt der Endzweck menschlicher Entwickelung. Alles was das Bewußtsein eines Volks wie eines Menschen verdüstert, ist eine Fessel der Bildung; was es erleuchtet, zerreißt eine solche unwiderstehlich. In diesem Sinne versteh' ich die Befreiung Deutschlands, also im Heben, Läutern, Erleuchten des allgemeinen Volksbewußtseins, im Befreien von allem demjenigen, was die Einigung, die Entwickelung hemmt. So aufgefaßt, stellt die deutsche Geschichte einen wahrhaft großartigen Fortgang dar, flößt sie die gewisse Hoffnung ein, daß unserm Vaterland eine größere Zukunft vorbehalten sei. Ursprünglich war das Einigungsband des deutschen Volks ein bloß natürliches wie das der Blutsverwandtschaft, mithin ein solches, das zwar im nächsten Kreise innig einigte, aber loser und schwächer ward, je weiter er sich ausdehnte. Das Bewußtsein ging selten über den Hof, die Gemeinde, den Stamm hinaus, es haftete am Nächsten, und ein allgemeines des Volks als solches bestand kaum. Offenbar hatte so die Stammesverwandtschaft ein natürliches, die Entwickelung hemmendes Uebergewicht über die Volkseinheit; diese ward nur äußerlich im Oberhaupte, dem gewählten Könige, dargestellt, und ging nicht weiter als dessen Gewalt und Majestät sich Geltung verschafften, später auch, schon mehr entwickelt, in der Reichsverfassung. Das allgemeine Volksbewußtsein schlummerte noch in tiefer Nacht, wie herrlich diese sonst auch im Sternenglanze prangen mochte. Um daraus zum Tage hervorzugehen, mußte nothwendig zuerst jenes Uebergewicht zerstört, d. h. die natürliche Stammgliederung geschwächt werden. Dieß geschah glücklicherweise nicht durch gewaltsame Einwirkung auf die Eigenthümlichkeit und Gesittung

der Stämme, also nicht auf despotischem Wege wie in andern Ländern und ganz jüngst am entsetzlichsten im russischen Reiche, sondern im Zusammenhange mit der deutschen Entwickelung überhaupt, also im freien Fortgange. Vorzüglich wirkten günstig darauf ein die Kirche, der Aufschwung der Städte, das Entstehen von freien Körperschaften, geistlichen, weltlichen und gewerblichen, die großen Städtebünde und andere, die Kreuzzüge, das Aufleben großer gemeinsamer Kunstrichtungen und der Wissenschaft, das Ausbilden der Reichsverfassung und früher noch ganz besonders das Lehnwesen und die Zersplitterung der alten Herzogthümer. So erwuchs dem deutschen Volke an Ideen, Einsicht, geistigen Kräften und Interessen allmählich ein Gemeingut, welches das alte natürliche Band verstärkte und ihm einen geistigfreien Inhalt beigab — eine allgemein deutsche Errungenschaft, die in ihrer jugendlich kühnen, durch keine Erfahrung gezügelten, siegsgewissen Bewegung sich bald stark genug fühlte, dem Alten und allem was ihr Hemmniß dünkte, selbst ihren eigenen, ihr jetzt abgenutzt scheinenden Triebfedern entgegenzutreten. Der großartigste Kampf begann, der jemals eine Nation erfüllte; namentlich trat er hervor in den Bestrebungen zur Verbesserung der Kirche und der Reichsverfassung. Das Christenthum war den Deutschen äußerlich zugekommen; die Kirche hatte einerseits den Einzelnen an eine bestimmte Zucht, an eine Gemeinde, oft wohl an einen Heiligen gebunden, andererseits aber auch eine höhere allgemeine Gemeinschaft eröffnet und ein ewiges Licht angezündet. Erst als es sich im Volke verinnerlicht hatte, als es die natürlichen Zustände durchdrungen, alle Tiefen des deutschen Geistes erfüllt hatte, konnte es freier in ihm aufleben, konnte das freiere christliche Bewußtsein den alten Zwang und die äußere

Gestaltung der Kirche unnöthig, wo nicht unerträglich finden. Jener Kampf mußte sich daher an das religiöse Bewußtsein knüpfen und von diesem seinen Ausgangspunkt nehmen, um so mehr als von ihm die geistige Entwickelung war getragen und fortgeführt worden. Die bewußtgewordene Verinnerlichung des Christenthums im deutschen Volke begehrte mit Recht eine Kirche, die ihr entsprach, und nicht jener Form, in der es äußerlich aufgedrungen war und die um so unfreier erschien, als sie nach erfülltem Zwecke einer schnellen Verderbniß entgegengeeilt war. In ihr bewegten sich alle Geister, in ihrer Erringung vereinten sich alle Wünsche und Hoffnungen — sie schien Alles zu gewähren, Jeden zu befriedigen. Der Kampf galt also Religionsfreiheit, d. h. Geistesfreiheit überhaupt: kein anderes Princip hatte noch Raum neben dem allgemeinen. Darum konnte das Volksbewußtsein als solches sich nicht entwickeln — es war aufgegangen in das religiöse, allgemein geistige. Im Gegentheil, sofern das Reformationsprincip im consequenten Gange sich nothwendig gegen das Bestehende, Gewordene und Natürliche auflehnte, mußten bei dem großen Umschwunge der Dinge auch die bestehenden Einheitsbande sich noch lockern oder ganz zerreißen. Aus dem natürlichen Zusammenhange des alten Reichs sollte die Nation losgerissen, von den natürlichen Wurzeln abgelöst werden: aus ihrem Geiste wollte die Reformation dagegen eine neue Kirche, einen neuen Staat, eine neue Reichsverfassung wieder gebären, deren Princip die Freiheit bilden sollte. Allein wegen der Verwirrung, des Auftobens aller Leidenschaften und der endlosen Kriege, die daraus entsprangen, mußten die nächsten Erfolge ganz anders sein. Statt der ehemaligen kirchlichen Einheit herrschte jetzt eine trostlose Zerrissenheit; die neue Reichsverfassung war nur noch ein Schatten der

vormaligen ſo bildungsfähigen und in ihrer ganzen Erſcheinung wahrhaft großartigen; die alte Kreiseintheilung mit Rückſicht auf die Stämme war ſo gut wie erloſchen, Fürſten herrſchten mit vollkommener Landeshoheit in Staaten, deren Gränzen bunt durcheinander liefen; die alte Majeſtät des römiſchen Reichs deutſcher Nation war erblichen, nirgends mehr Einheit, ſichtbarer Plan, Zuſammenhang, Nationalbewußtſein, überall Schwäche nach außen, Uneinigkeit nach innen — es hatte den Anſchein als werde ſich der Reichskörper von ſelbſt auflöſen, wenn er nicht früher ſchon einem glücklichen Eroberer erliege, und ſchon riſſen die Nachbarn ſchönſte Glieder auf unerhörte Weiſe von ihm ab. Wahrlich, ein theurer Preis für die errungene Geiſtesfreiheit! Aber dieß Kleinod erwies ſich der unſchätzbaren Opfer werth: ſie erſetzte die ſchwachen natürlichen Einheitsbande allmählich durch freie, geiſtigerrungene, welche den Stürmen der Zeit nicht erliegen; durch ſie ward die Vaterlandsliebe eine freie und nicht eine bloß angeborne, ward das deutſche Volksthum in unſer Bewußtſein gepflanzt und darin lebendig, ward dieß gehoben, geläutert, befreit. Ihr verdankt Deutſchland, daß es die Chriſtenheit geiſtig erfriſcht hat, wie vordem volklich das ermattete Weltreich der Römer; daß es in der geiſtigen Entwickelung den höchſten Rang unter den Völkern behauptet; daß es geiſtig, frei und kühn und gewaltig daſteht wie kein anderes Volk der Erde, und ſeine Zukunft die bedeutungsvollſte ſein wird für die Geſammtentwickelung der Menſchheit. Ihre ſchönſte Frucht für uns iſt die deutſche Nationalliteratur, womit unſerm Volke ein geiſtig einigendes Band errungen worden, das ſo lange halten wird als die deutſche Sprache tönt. In der deutſchen Wiſſenſchaft, worin ſie am gewaltigſten und täglich bedeutungs-

voller wirkt, hat sie ein anderes Band gewoben. Der durch sie angefachte freiheitsliebende Geist hat sich in den franzöſiſchen Kriegen bewährt, die ſo lange unglücklich waren, bis jener Geiſt das Schwert unſrer Heere führte; das Aufflammen unſers Volksbewußtſeins hat Napoleon vom Throne und Frankreich in ſeine Gränzen zurückgeworfen, wie es jüngſt neuauftauchenden Anmaßungen an der Seine ihr Recht angedeihen laſſen. In dem Zollverein endlich, auf deſſen Entſtehen ſie am meiſten eingewirkt, findet das Volksbewußtſein organiſche Stützen, erwachſen uns große gemeinſame Intereſſen, wovon jedes ein neues Band unſrer Einigung bildet. Und wie, glaubt man, ein einzelner deutſcher Staat könne ſich von dieſem allgemeinen Entwickelungsgange des deutſchen Volkes losſagen, eine tiefe Kluft zwiſchen ihm und den übrigen entſtehen laſſen, ohne ſich übel zuzurichten, ja auf die Dauer zu vernichten? Wie er ſich den Intereſſen des deutſchen Volks entfremdet, ſo wird dieß ſich auch von den ſeinigen entfernen. Mag er wähnen den gefährlichen Verſuch trotzdem durchführen zu können: jedenfalls hemmt er die geſunde Entwickelung der Geſammtheit, ſeinen eigenen deutſchen Stamm aber verletzt er tödtlich.

Anders freilich wäre es bei anderer Entwickelung; aber da dieſe nicht zu ändern iſt, ſo thut Anſchluß an ſie, Verſöhnung, noth. Der Bayerſtamm iſt freilich ſchon an ſich mächtig und alle deutſchen Stämme hätten ſich vielleicht zu eigenen reſpectabeln Staaten ausbilden können, wie ſie ſchon verſchiedentlich auf dem Wege dahin waren. Allein alsdann hätten wir bloß Stamm- und keine Volksentwickelung, ja gar kein deutſches Volk; anſtatt einer reichen Nationalliteratur wahre verkümmerte Mundartliteraturen, wie die holländiſche und däniſche; uns fehlten alle die Blüthen der deutſchen Bildung. Und wahrſchein-

lich würden die Stämme dann auch krüppelhaft erſcheinen, während ſie jetzt doch friſch und geſund in ihrem Weſen ſind. Denn wie die Schriftſprache aus den Mundarten ſtets Nahrung ſaugt, in ihnen ihren Grund, ihre Erklärung, ihr geheimſtes Leben und den immer ſprudelnden lebendigen Quell findet, in dem ſie ſich verjüngt und erfriſcht, und von ihnen abgelöst bald erſtarren und verwelken müßte, gleich der reichen Krone eines Baumes, die von ihrem Stamme und dem aus den Wurzeln quellenden Safte abgeriſſen wird, ſo wirkt ſie auch wieder wohlthätig auf die Volksſprache zurück. Dasſelbe gilt in jeder andern Beziehung: aus den Eigenthümlichkeiten, den Vorzügen, den Anlagen, Richtungen und dem ganzen Leben der deutſchen Stämme erwächst die reiche Entfaltung des deutſchen Volks, und der Reichthum des letztern wirkt hinwieder fördernd und erhebend auf die Entwickelung des einzelnen Stammes ein. Es kam alſo darauf an, daß die Stämme ſich zwar ihrem Weſen, ihrer Geſittung nach entfalten konnten, aber im innigſten Zuſammenhange mit der Geſammtentwickelung; daß die Stammgliederung zwar ungekränkt beſtehen blieb, aber nur mit Unterordnung unter die höhere Volkseinheit. Dazu war nöthig einmal ihre äußerliche Zerſtückelung und zweitens, daß einzelne Stücke verſchiedener Stämme in vielfacher Verſchlingung zu einem Staate zuſammenwuchſen, damit ſie auf zahlloſen Punkten in Berührung miteinander kamen. Oft hat unſere Geſchichte auf merkwürdige Weiſe Anlaß zu ſolcher Vertheilung geboten; doch iſt dieſe im Allgemeinen keineswegs dem Zufalle beizumeſſen, weſentlich hatte ſie aber den angeführten Grund, daß das mächtige Erſtarken eines Stammes dem Ganzen, dem Reiche gefährlich ward. Von dieſem Geſichtspunkte aus muß anerkannt werden, daß gerade die Menge deutſcher

Staaten und ihr Durcheinandergreifen ein wichtiges Moment für die eigenthümliche deutsche Entwickelung bilden (in den andern Ländern, die auf ihrem, meist unfreiern Wege zur Einheit durchgedrungen sind, gab es keine ähnlichen Stämme wie in Deutschland), und daß diejenigen sich sehr irren, welche in unserer staatlichen Zersplitterung gerade das größte Hinderniß der deutschen Einheit erblicken wollen, der sie doch eben vorzugsweise gedient hat und noch dient — wohlverstanden, wenn von der Einigung auf freiem Wege und nicht durch Zwang und Unterdrückung die Rede sein soll. Die Stämme haben meist einzelne Hauptstaaten, doch so, daß diese auch noch andere Stammtheile umfassen. In Oesterreich allein wohnt wesentlich nur ein deutscher Stamm, und hierin liegt eine weitere dringende Aufforderung ihn nicht zu vereinzeln — eine Aufforderung, die dadurch noch verstärkt wird, daß er statt mit deutschen mit fremden Völkern staatlich verbunden ist. Tritt er nicht in innigen Verband mit dem übrigen Deutschland, so muß er, ungeachtet aller seiner Frische und Tüchtigkeit, allmählich verdorren, wie der Zweig, welcher von seinem Aste geschnitten wird. Noch eins. Wie zwischen den verschiedenen Stammtheilen eines Staats, so ist auch zwischen den einzelnen Staaten, die sich im nähern Bunde befinden, ein gewisses Gleichgewicht erforderlich, damit der eine Theil keinen ungebührlichen Einfluß auf die andern ausübe. Wie weit entfernt man sei, in dieser Hinsicht wegen des Zollvereins auch nur den leisesten Verdacht gegen Preußen fassen zu können, so ist doch ohne Zweifel für die Zukunft auch im Zollverein ein größeres Gleichgewicht wünschenswerth, welches allein der Anschluß Oesterreichs gewähren kann; und das um so mehr, als Deutschland im Süden die wichtigsten Interessen zu wahren hat.

Ich komme auf die Naturverhältnisse. Klimatische Verschiedenheit zieht eben so wenig als stammliche eine Gränzscheide zwischen Süd- und Norddeutschland. Deutschlands wärmste Landschaften liegen am mittlern Rhein, am Main, an der Mosel und im Oesterreichischen. Auf dem bayerischen Tafellande südlich der Donau ist es nicht wärmer, stellenweise die Luft rauher und das Wetter veränderlicher als in der Fläche Brandenburgs oder an den niederdeutschen Meerküsten — schon der stämmige Menschenschlag und seine Tracht deuten dort auf ein hartes, scharfes Klima. Die rauhe Alp beschämt an Frische oft den nordischen Winter. Deutschlands Boden erhebt sich stufenweise von den nördlichen Meeren mit seinen Flüssen aufwärts (das Mainbett liegt mehrere hundert Fuß tiefer als das Donaubett) bis nach seiner südlichen Gränze, und gleicht dadurch den Unterschied im Breitengrade aus: bloß an dem herrlichen Alpenkranze, dessen Gletscher im Sonnenlichte nach Italien hinabblitzen, ragen deutsche Bergspitzen über die ewige Schneelinie empor. Auch nicht in Bezug auf Naturerzeugung spaltet sich unser schönes Vaterland. Vielmehr ist dieselbe gleichartig bei allem Wechsel im Einzelnen. Flächen mit dem reichsten Ackerbau umgürten Gebirgsland, wo Bergbau oder Gewerbfleiß oder Viehzucht vorwiegt; waldreiche Höhenzüge wechseln mannichfach mit reizenden Thälern und mit kornwogenden Ebenen; fast überall sorgfältig gepflegte blühende Landwirthschaft, überall eine reiche Bewässerung, an die sich mehr als sonstwo über das ganze deutsche Gebiet vertheilt Gewerbanlagen knüpfen; auch anmuthige Rebengelände durchflechten verschiedentlich den übrigen Bodenbau. Hat die niederdeutsche Ebene in der Erzeugung nicht eine überraschende Aehnlichkeit mit dem schwäbisch-bayerischen Tafellande? Stößt an jene südlich nicht ebenso

das thälerreiche, vielgespaltene und frische mitteldeutsche Gebirgsland, das sich von Schlesien bis in Frankreich zieht, wie an dieses die erhabenen thal- und seereichen Alpenketten? Die Natur unsers Bodens stimmt überein mit dem Charakter unseres Volks; auch hat sie, indem sie Kreis neben Kreise alles Nöthige mit Maß gewährt, die von den Deutschen am meisten geehrte und geübte Tugend des Mannes, die Selbständigkeit, staatlich und sittlich gefördert. Bei aller Abwechselung im Grundton Uebereinstimmung, bei aller Mannichfaltigkeit Gleichartigkeit im Großen. Deutschland ist das Land des Maßes: durchweg ein gemäßigtes Klima, das schönste Verhältniß in der Ausbreitung der Gebirge und des Flachlands, die Gewässer auf das glücklichste vertheilt. Flüsse von wahrhaft normaler Schönheit, mäßige Seeküsten, die verschiedenartigste Thätigkeit und keine überwiegend, namentlich in den Hauptgewerbrichtungen, Landwirthschaft, Fabrication, Bergbau und Schifffahrt ein glückliches Verhältniß, nirgend ein weiter bloßer Manufacturdistrict, nirgend Verhältnisse, welche ein gespaltenes Handelssystem wünschenswerth machten, keine herrschende Stadt, dagegen hundert Herde für Ausbreitung der Wissenschaft, Kunst und des geistigen Lebens. Dieß schöne Maß in Natur-, Stamm-, Gewerb- und Staatsverhältnissen, das Deutschland sowohl vor der Centralisation und den revolutionären Schwingungen der Franzosen als auch vor den brittischen Handels- und Industriekrisen bewahren wird, enthält die unabweisliche Forderung auch eines gleichmäßigen Zoll- und Handelssystems für das Ganze, soll es gedeihen und Früchte tragen. Denn wird das Zusammengehörige gegen die Natur und Politik getrennt, so wird jenes Maß dadurch gestört und auf alle Thätigkeiten, auf alle Gewerbrichtungen, auf die Verbindung

und Wechſelwirkung der Kräfte, auf geiſtiges, bürgerliches, nationales Leben, auf die geſammte Entwickelung hemmend und ſchädlich eingewirkt.

Die Unterſcheidung zwiſchen dem Norden und Süden von Deutſchland hat alſo nur im geometriſchen Verſtande einen Sinn. Sonſt haftet ſie nur in der noch unfreien Anſchauung, die ſich von dem letzten unklaren Gegenſatze der deutſchen Verhältniſſe nicht losmachen kann. Das freiere Bewußtſein umfaßt immer das eine deutſche Volk, das aus ſeinen großen Stämmen durch ſeine Entwickelung eingewordene, und mit gleicher Liebe das Donau- wie das Rheingebiet, die iſtriſche Küſte wie das Oſtſeegeſtade. Für Deutſchland als ein natürliches und geiſtiges Ganzes haben die Donau und Trieſt dieſelbe Bedeutung wie irgend ein anderer Strom und Hafen. Oder denkt man etwa, der Südoſten Deutſchlands ſei für deſſen Entwickelung und Zukunft weniger in Betracht zu nehmen als der Nordoſten? Man täuſche ſich nicht: Rußland hat ſich an das ſchwarze Meer ausgedehnt wie nach der Oſtſee — über das ſchwarze Meer geht die natürliche deutſche Handelsſtraße nach der Levante und ganz Aſien, und die Meerenge von Konſtantinopel hat keine geringere Wichtigkeit als der Sund.

Bedenken wir, daß der größte Theil des ſüdlichen Deutſchlands dem Stromſyſteme der Donau angehört, deren ſteigende Wichtigkeit auf ihrem ganzen Laufe, daß bei dem täglich ſich vervollkommnenden Landtransporte Trieſt, das bereits ſeinen Handelseinfluß landeinwärts über Oeſterreichs Gränzen hinaus und ſelbſt über die Hälfte der Schweiz ausgedehnt hat, und die andern öſterreichiſchen Häfen am adriatiſchen Meere, dieſe Stützpunkte des deutſchen Verkehrs nach zwei Welttheilen, in dem auflebenden Oſthandel für Deutſchland von immer

größerer Wichtigkeit werden; und blicken wir dann auf die lange Mauthlinie, welche in großen Krümmungen mitten durch Deutschland vom Krakauischen bis an den Bodensee gezogen ist — eine Sperrkette, die kaum zwischen fremden Mächten straffer angespannt werden könnte, die unsere Interessen wie unser Gebiet zerschneidet: so können wir uns des schmerzlichsten Gefühls nicht erwehren, noch des lebhaften Wunsches, daß diese riesenhafte Hemmkette, die dem gesammten deutsch-österreichischen Handel um den Nacken geschlungen, wegfallen und der von ihr befreite Verkehr zwischen Freund und Freund und zwischen beiden und dem Auslande die ihm von der Natur angewiesenen Bahnen gewinnen und den vollen ungehemmten Aufschwung nehmen möge. Welch' eine Entwickelung würde der deutsche Handel nehmen, wenn er sich frei an vier Meere lehnen und sich innerhalb dieser Seemarken ungefesselt bewegen könnte; wenn er, befreit von der Verpuppung, seine goldenen Flügel mit jugendlichem Muthe entfalten könnte! Wie würde die deutsche Schifffahrt wachsen und aus ihr eine deutsche Marine! Müßte die österreichische Flotte, wie schwach auch noch, nicht bald der Kern einer achtunggebietenden deutschen Seemacht, die so nöthig ist, im mittelländischen und im schwarzen Meere werden? Wer sieht nicht ein, daß deutsche Ansiedelung mehr und mehr südöstlich vorrücken würde? Warum sollten wir nicht im Archipelagus, in Westasien Stapelplätze gewinnen für Ausbreitung unsers Handels? Der überschießenden deutschen Bevölkerung würde auch zu Lande und Donau abwärts ein Abfluß in die herrlichen Länder der europäischen Türkei verschafft, deutscher Verkehr und deutscher Einfluß gewännen hier festen Boden — und Einfluß ist Macht. Dürften wir den Tag scheuen, wo die Pforte

ihrem Schickſale verfallen wird? Und wie wohlthätig würde der Anſchluß unmittelbar auf Böhmen, die Erzherzogthümer, Tyrol, Illirien, die Lombardei, das seehandelnde Trieſt und Venedig einwirken!

Doch wie groß die Ausſicht, wie wenig wir müde werden dürfen das Ziel einer allgemeinen deutſchen Handelseinigung zu erſtreben, welche ein heiliges Verſprechen in der Bundesacte beſiegelt, ſo wenig laſſen ſich die Schwierigkeiten verkennen, die uns noch von ihm trennen und nur durch allmähliche Annäherung beſeitigt werden können. Sie beruhen keineswegs bloß auf Einbildung oder auf falſcher Berechnung, aber ſie ſind auch nicht unüberwindlich. Und werden ſie uns auch noch einige Zeit hindurch den Nichtanſchluß Oeſterreichs, deſſen Volk weſentlich unſerm Kreiſe fehlt, bedauern laſſen, ſo deuten doch viele Zeichen ſchon auf erfreuliche Annäherung hinſichtlich der beiderſeitigen Mauthſyſteme, ſo iſt doch gewiß, daß die Schwierigkeiten mehr und mehr und zwar in demſelben Verhältniſſe ſchwinden müſſen, als der Verkehr auf beiden Seiten zunimmt.

Die Hinderniſſe können nicht politiſcher Natur ſein. Der Kaiſerſtaat kann durch innigern Verband mit den übrigen deutſchen Ländern und die daraus folgende Stärkung des deutſchen Elements ſich nur feſtigen, nur gewinnen; und wenn man behauptet hat, Oeſterreich fehle in mercantiler Hinſicht dem Verein mehr als der Verein ihm, ſo gilt in politiſcher Hinſicht eher das Umgekehrte — nur vereint mit den andern deutſchen Landen kann es ſeinen Beruf erfüllen. Eben ſo wenig volkswirthſchaftlicher Natur. Der Kunſtfleiß Oeſterreichs hat ſich ſeit dem Frieden und namentlich während des letzten Jahrzehnts ſo ſchön entwickelt, daß er am wenigſten die freie Mitbewerbung innerhalb der deutſchen

Gränzmarken zu fürchten hat. Vielmehr würde diese auf seine landwirthschaftlichen, gewerblichen und Handelsinteressen im Ganzen höchst ersprießlich einwirken; nur bei einem nicht abgestuften plötzlichen Anschlusse könnte manches Privatinteresse verletzt, manches nur künstlich bestehende Gewerbe gedrückt werden. Was fehlt dem Kaiserreiche zur glücklichsten Mitbewerbung? Nicht Reichthum an Bodenschätzen, Steinkohlen, Eisen und andern Erzen, an Bodenerzeugnissen, Holz, Korn, Wein, nicht herrliche Wasserkräfte und andere Naturfonds, nicht Capitale und geistige Kräfte. Zudem sind die Auflagen nicht stärker, die Preise der Lebensbedürfnisse nicht höher, die Verbindungsmittel nicht seltener als in den Gebieten des Zollvereines; auch hat das gegenwärtige System polytechnische Vorbildung und Besitz mannichfacher Absatzwege vorbereitet. Nur das Verhältniß Ungarns zu den übrigen Erbstaaten bildet ein volkswirthschaftliches Hinderniß. So lange zwischen ihnen keine gleichmäßigere Besteuerung besteht und namentlich die Ungarn von keiner Grundsteuer wissen wollen, so lange muß auch natürlich wegen dieser Verschiedenheit zwischen ihnen eine Ausgleichungssteuerlinie aufrecht erhalten werden. Doch könnte sich vorerst der Anschluß bloß auf die nichtungarischen Provinzen des Kaiserstaats erstrecken; — in der Hoffnung, daß der Stein des Anstoßes der Größe wechselseitigen Vortheils mit der Zeit weichen werde, daß die größere Entwickelung der Nachbarlande auf Handel und Stimmung Ungarns günstig einwirken und Zugeständnisse des Landtags herbeiführen werde, wie sie die Aufschließung großer reicher Märkte wohl verdienen.

Die österreichische Mauthlinie gegen das Vereinsgebiet hat also weder einen politischen Zweck (wie etwa die russische Sperre gegen Deutschland), vielmehr ihre

Aufhebung hätte ſolchen; noch einen lediglich volkswirthſchaftlichen zum Schutze des öſterreichiſchen Gewerbfleißes. Weſentlich hat ſie nur Bedeutung für die Staatseinnahme — eine Rückſicht, die für Preußen kaum minder wiegt. Hierunter ſind die gewerblichen Monopole nicht gemeint, deren reiner geringfügiger Ertrag in keinem Verhältniſſe zu den Nachtheilen ſteht, welche allen Monopolen anhängen, und der durch eine Patentſteuer mehr als erſetzt würde. Dieſelbe financielle Rückſicht, welche Oeſterreich noch nicht ſeine interprovinciellen Steuerlinien völlig beſeitigen ließ, beſtimmt es noch weit mehr ſich die Zolleinkünfte an der Vereinsgränze zu erhalten. Zwar würden bei weitem nicht alle Zölle, die jetzt hier auf beiden Seiten erhoben werden, dem gemeinſamen Schatze verloren gehen; denn alle nichtdeutſchen Erzeugniſſe würden nach wie vor, nur an einem andern Orte, zu verzollen ſein und wahrſcheinlich eine höhere Einnahme gewähren als jetzt, indem der ganze in jenen fremden Erzeugniſſen geführte Schleichhandel alsdann auf der binnenländiſchen Gränze aufhörte; ebenſo würde die Durchfuhrabgabe von den Waaren, die durch das ganze Vereinsgebiet tranſitiren, nach wie vor, nur dann an der äußern Gränze, erhoben werden. Allein es würden doch diejenigen Zölle wegfallen, welche gegenwärtig Oeſterreich von vereinsländiſchen Erzeugniſſen und der Zollverein von öſterreichiſchen Erzeugniſſen bei deren Ein- oder Durchfuhr erhebt, ſo wie von den fremden Waaren, die durch Oeſterreich in den Zollverein und durch dieſen nach jenem gehen. Nun werden dieſe Abgaben freilich, mit Ausnahme nur der Durchfuhrzölle, von dem Lande ſelbſt getragen, das ſie erhebt; indeß iſt ſolche indirecte Beſteuerungsart gerade die bequemſte und nicht leicht durch eine andere gleichwenig drückende Auflage zu erſetzen. Zwar wären

nun ferner auch diese wegfallenden Zölle noch nicht baarer Verlust für den Schatz zu gleich hohem Belaufe. Denn es würden die ungeheuern Ausgaben und Kräfte für die Bewachung der vielgeschweiften Gränzlinie von Krakau um Schlesien, Sachsen, Bayern bis an die Schweiz, d. h. eine Gränzbewachung von beiläufig 250 Meilen, auf beiden Seiten erspart werden — welche Ersparnisse allerdings anfangs durch die Pensionen für die vielen entbehrlich gewordenen Zollbedientesten zum Theil wieder aufgezehrt würden; allein immerhin dürfte den Staatscassen, wenn plötzlicher und nicht abgestufter Anschluß erfolgte, für die ersten Jahre ein Ausfall erwachsen, wie die von Preußen im Zollverein bereits gemachte Erfahrung zu bestätigen scheint.

Mit Recht kann man hierauf nun antworten, dieser Ausfall komme in gar keinen Betracht gegen das Wohl des Ganzen, gegen die großen gebietenden Rücksichten für die Gesammtinteressen — das was man erreichen würde, wäre auch noch größerer Opfer nicht unwerth. Und ob diese Opfer nicht am Ende bloß scheinbar seien? Zugegeben, daß die Staatsbedürfnisse keine Einbuße gestatteten, so träte solche ja doch höchstens nur für einige Jahre ein und würde später vielfach ersetzt werden. Endlich könnte man bei dem Anschlusse auch so zu Werke gehen, daß die früher von Preußen erfahrnen Nachtheile in seiner unmittelbaren Zolleinnahme möglichst vermieden würden.

Wie dem sei, thatsächlich liegt in der Besorgniß eines Ausfalls in den Staatseinkünften von Seiten Oesterreichs sowohl als Preußens eine Hauptschranke der Zoll- und Handelseinigung. Gelingt es mit aller Achtung vor dem Gesetze der Thunlichkeit, auf welches Staaten sich mit Recht berufen, diese Besorgniß aus klaren Gründen

zu beschwichtigen, zu zeigen, daß der Anschluß erfolgen könne, ohne weder die Staatseinkünfte noch Privatinteressen zu beeinträchtigen, noch irgendwelche Störungen in den gewerblichen Verhältnissen hervorzurufen; so kommt es alsdann nur noch auf den Willen an, auf ein aufrichtiges beiderseitiges Entgegenkommen.

Die Frage ist also, wie die Einigung vorzubereiten sei, ohne daß Nachtheile daraus erwachsen? Fände sie bei merklicher Verschiedenheit der beiderseitigen Zolltarife statt, so könnte sie, auch wenn ein mittlerer Vereinstarif beliebt würde, möglicherweise anfangs die Zolleinnahmen mindern und Störung in die bestehenden Gewerbsunternehmungen bringen. Daher erscheint als erstes Erforderniß das unausgesetzte Bestreben von beiden Theilen, ihre Zolltarife so viel möglich zu nähern. Dieß Bestreben unterstützt ohnehin die Natur der Dinge: im Zollverein zeigt sich eine nachhaltige Tendenz zum Steigern seiner Tarifsätze, einmal wegen der Verzollung nach dem Gewichte, sodann weil es in seinen mit Handelsfreiheit zusammenhängenden Grundverhältnissen liegt, daß mit seiner Erweiterung und der Entwickelung seiner Gewerkkraft das Bedürfniß nach höherm Schutze zunimmt; im österreichischen Tarife hingegen liegt die Tendenz zum Fallen, weil der Kreis, für den er gilt, sich nicht erweitert und die innerhalb desselben erstarkende Gewerkkraft mehr und mehr zu ihrer Mitbewerbung nur mäßiger Schutzzölle bedarf, während hohe ausschließende diese lähmen und die Zolleinnahme schmälern würden. Haben nun durch solches Entgegenkommen sich die beiden Tarife ziemlich gleichmäßig gestellt, so kann die mit Umsicht durchgeführte Vereinigung schon auf Handel und Gewerbe nicht mehr störend einwirken. Beide Theile verblieben unter dem nämlichen Schutze, und was sich in den Gränz-

verhältnissen änderte, könnte ihnen nur zum Vortheile gereichen. Denn das Bestehen der gleichmäßigen Tarife setzte natürlich auch eine gleichmäßige Erstarkung der Industrie voraus, und zudem käme ihnen nicht nur der freie Gränzverkehr, die abgeschafften Abgaben, die Ersparniß der langen Gränzbewachung unmittelbar zu gute, sondern es eröffneten sich ihnen auch weitreichende reiche Märkte für ihre Erzeugnisse, auf welchen sie nicht mehr wie Ausländer, sondern wie Einheimische betrachtet würden, wodurch immer und unausbleiblich der Unternehmungsgeist gespornt, die Capitale vermehrt, die Mitbewerbung angefeuert, die Erzeugung gehoben und die Gewerkkraft gestärkt wird. Daß ferner in Folge solchen allgemeinen Aufschwungs auch die meisten Zweige der Staatseinkünfte einträglicher werden müssen, kann keinem Zweifel unterliegen. Indeß wäre, wie oben auseinander gesetzt, doch immer möglich, daß in den ersten Jahren die Zolleinnahmen einen geringern Ertrag abwürfen als früher. Um auch diesen zu vermeiden, gibt wiederum die natürliche Berücksichtigung der Umstände den gewissen Weg an. Die Zollsätze des einen Vereinstarifes nämlich, der selbstredend vorher festgesetzt sein müßte, könnten füglich durchgehends um einige Procent höher gestellt werden, in der Weise, daß die dadurch zu erzielenden größern Einnahmen auf den äußern Zollgränzen ungefähr die wegfallenden Binnenzölle ausglichen. Die Verzehrer hätten keinen Grund sich darüber zu beklagen, da die Abgaben im Ganzen nicht vermehrt, sondern wegen der ersparten Gränzbewachung vermindert würden, auch die Erzeuger in Wahrheit keine höhern Schutzzölle genössen; denn die auswärtige Mitbewerbung würde sich nicht minder verstärken, als die inländische und beide die Waarenpreise herabdrücken. Je größer und reicher das Zollgebiet

wird, einen desto stärkern Reiz übt es auf des Auslandes Mitbewerb aus, desto höher müssen die Zollsätze steigen, um das alte Gleichgewicht in der Concurrenz aufrecht zu erhalten. Auch erlangte die fremde Mitbewerbung materielle Vortheile und könnte also die Waaren billiger liefern: so fielen die Durchfuhrabgaben von den Waaren weg, die durch den jetzigen Zollverein nach Oesterreich oder durch dieses in den Zollverein gehen, die große Beschwerde mehrmals die Mauth zu berühren, die Verluste an Kosten und Zeit. Der Zollverein bleibt daher den Grundsätzen seiner politischen Oekonomie durchaus getreu, wenn er mit dem Anschlusse Oesterreichs seine Tarifsätze verhältnißmäßig höher stellt. Als er ins Leben trat, konnte der preußische Tarif nicht wohl sofort erhöht werden, weil die übrigen Vereinsstaaten niedrigere Tarife hatten; darum büßte Preußen unmittelbar an Zolleinnahme ein, während alle andern Vereinsstaaten, die doch auch ihre besondern Ein-, Aus- und Durchfuhrzölle verloren, in viel höherm Verhältnisse daran gewannen. Der einen Erfahrung steht also die andere gegenüber: die Zolleinnahme derjenigen Vereinsstaaten wuchs, die aus einem niedrigern Zolltarife unter einen höhern traten. Man befolge die für den Schatz günstigern, indem man eine angemessene Erhöhung der Zollsätze in dem neuen Vereinstarif eintreten läßt, und die Zolleinnahme wird durch den Anschluß Oesterreichs nicht den mindesten Ausfall erfahren.

Während die beiderseitigen Tarife allmählich zur Einheit vorbereitet würden, wäre die Annäherung zugleich noch auf andern Wegen anzubahnen, vorab durch einen Handelsvertrag. Dieser müßte den gegenseitigen Verkehr möglichst zu erleichtern suchen, ohne jedoch das Schatzinteresse zu vernachlässigen. Die Zollerleichterungen wür-

den also hauptsächlich diejenigen Erzeugnisse treffen, welche auf dem andern Gebiete am meisten Absatz finden können, so daß durch den belebtern Verkehr und verringerten Paschhandel, der in eben dem Maße als die auf ihn gesetzte Prämie abnehmen muß, die Zolleinnahme sich nicht verminderte. Zugleich könnte man sich über die Unterdrückung des Schmuggels verständigen, der auf den langen Gränzmarken sehr lebhaft betrieben wird und die beiderseitigen Zollcassen beeinträchtigt. Oesterreich würde daraus allerdings den größern Vortheil ziehen, indem der Schmuggel aus dem Vereinsgebiet nach Oesterreich weit stärker ist als umgekehrt, einmal weil das diesseitige untere Zollpersonal besser besoldet wird als das jenseitige, sodann weil der Vereinstarif niedriger ist als der österreichische; Kaffee, Zucker, Tabak, Seidenstoffe ꝛc. gehen auf tausend Schleichwegen unverzollt hinüber, und in manchen österreichischen Gränzbezirken wird z. B. trotz der Ausschließung ausländischen Tabaks fast nur deutscher, pfälzischer Tabak geraucht. Indeß können die deutschen Länder doch nicht wünschen, sich gegenseitig durch den Schmuggel zu übervortheilen. Böte man sich gegenseitig die Hände und errichtete eine Controle zur Bewachung nicht bloß der Einfuhr, sondern auch der Ausfuhr, so müßten die Zollumgehungen und selbst die Bestechungen so gut wie verschwinden und hieraus den Zollcassen beträchtliche Vortheile erwachsen. Bereits ist früher ein ähnlicher Antrag zur Unterhandlung, leider aber nicht in Ausführung gekommen. Man sollte ihn deßhalb wieder aufnehmen und mit einem Handelsvertrage in Verbindung bringen. An der Geneigtheit der Vereinsstaaten dazu läßt sich nicht zweifeln. Immer gingen annähernde Handelsverträge der vollständigen Zolleinigung selbst voraus. Durch die gegenseitigen

Tariferleichterungen würde der Verkehr des einen Theils auf dem Gebiete des andern zunehmen, die Interessen sich nähern und mehr und mehr ineinander wachsen; durch beider Aufschwung würden die Zolleinnahmen an der äußern Gränze sich in größerm Verhältnisse mehren als bisher und dadurch zu neuen Zugeständnissen auf der Binnengränze die Mittel gewonnen werden, bis endlich die gemeinsamen Handelsinteressen so angewachsen, so mächtig und vorherrschend geworden wären, daß jede andere Rücksicht vor ihnen in Schatten träte und der Schatz im eigenen Vortheile die innere Zollkette zu beseitigen wünschte. Auf solchem, gewiß „thunlichen" Wege ist jenes große Ziel zu erreichen, das vornehmlich die südlichen und Oesterreich benachbarten Vereinsgebiete herbeiwünschen. Unmittelbar würden Schlesien und das ganze Odergebiet zu einer Handelsthätigkeit geweckt werden, die bis jetzt von ihnen nicht gekannt oder in Vergessenheit gekommen ist; Sachsen und das Elbgebiet fänden einen noch weit größern Markt als der Zollverein bisher ihnen geöffnet hat; Schwaben, Franken, Bayern würden wieder fleißiger die italischen und südöstlichen Märkte mit ihren Erzeugnissen beschicken und ihre Städte den alten Flor wieder erobern, den sie einst schon ihrem südlichen Handel verdankten; andrerseits würde die Erzeugung von Böhmen, Mähren, dem Erzherzogthum, Tyrol, Steiermark und den andern Provinzen die größte Aufmunterung finden, würde Oesterreich, durch die Donau im Zusammenhange mit Bayern und Würtemberg, durch den Ludwigscanal mit Main und Rhein, durch Elbe und Oder mit dem Norden, durch Eisenbahnen in sich und mit allen benachbarten Gebieten, der Träger und Vermittler des ganzen südöstlichen Handels von Deutschland werden und der Verkehr seiner Seehäfen und Donau

abwärts einen noch vor einem Jahrzehent kaum geahnten Aufschwung zum Welthandel nehmen.

Ein ferneres wichtiges Mittel zur Annäherung bildet die Verbesserung der Verbindungswege, namentlich die Regelung des Donanbettes von Ulm bis an die äußerste Gränze Ungarns. Wenn man die stolze Wassermasse der Donau so schiffeleer hinabziehen sieht und sich dagegen der erheiternden Bewegung der tausend Segel und Wimpeln auf dem Rhein erinnert, es möchte sich einem vor Trauer das Herz fast umkehren. Oberhalb Regensburg, wo die Dampfschifffahrt abwärts anhebt, kann man Tage lang in dem stillen Thale umherwandeln, ohne ein größeres Handelsfahrzeug zu Gesicht zu bekommen. Die Segelfahrt schlummert gänzlich. Noch hat die Donau nicht den Anschein einer großen Verkehrsstraße, die sie dereinst bilden wird: ein Bach flüstert kaum heimlicher im Wiesengrund, als dieser mächtige Strom noch in dem weiten Canale hinabrauscht, welchen die Natur tief durch das Tafelland zwischen den mitteldeutschen Gebirgsrücken und den Alpen gezogen hat. Nicht Werfte und Werkstätten, nicht jene regsame vielgliedrige Betriebsamkeit, welche sich sonst gern an allen großen Straßen niederläßt, begleiten ihren Lauf; einsame Gehöfte stoßen an sie heran, wo das Thal Raum bietet, und zahllose Heerden von Gänsen umschnattern ungestört ihre Ufer. In den engern Partien, wo das grandiose Thal sich zwischen den beiden Bergreihen immer seeartig abschließt, sieht man gar keine Häuser, ja oft stundenlang nicht einmal einen Verbindungsweg längs den Ufern, so häufig zwischen Linz und Passau; und höher aufwärts in Bayern, wo der Fahrweg mühevoll durch Felsen gehauen ist, schreibt sich die kostbare Anlage erst aus der neuesten Zeit her. Wo die Donau eine Stunde oberhalb Kelheim,

ähnlich dem Rheindurchbruch bei Bingen, aus dem weiten Flachland gewaltsam und schäumend zwischen hohen, senkrecht und wundersam aus den tiefen Fluthen auftauchenden Felsmassen in das lange, sich mit mannichfacher Abwechselung bis Wien hinabziehende Gebirgsthal eingeht — ein Eingangsthor, das an Naturreiz mit dem Herrlichsten wetteifert — da ist überaus freundlich das Kloster Weltenburg gelegen, eine Stiftung aus den Zeiten Karls des Großen: hier herrscht wahrhaft feierliche Stille, die tiefste Einsamkeit, man hört das Herz der Natur, nicht das der Menschen pochen, und auf dem Kloster, dessen Grundmauern die breite Donau netzt, kann man sich noch heute wie vor tausend Jahren dem Geräusche der Welt entzogen denken. Warum nun fließt der mächtige Strom, doch von der Natur selbst zu einer Hauptader des deutschen Verkehrs und der deutschen Wohlfahrt bestimmt, noch so öde, so traurig wie selbst über seine Verlassenheit murrend dahin? Unfruchtbarkeit und Armuth des Landes trägt nicht die Schuld. Die Gegend weit umher ist reich; die ausgedehnte Landschaft, die man von der Walhalla südlich überblickt, gehört zu den wohlhäbigsten in Deutschland; auf dem breiten Striche von Passau mehrere Meilen landeinwärts gegen Straubing und Regensburg liegt ein großer Markt neben dem andern, und an einem Markttage sieht man Hunderte von Bauern im eigenen mit zwei Pferden bespannten Gefähr herbeieilen. Und welch' prächtige Gehöfte bedecken im Erzherzogthum das Donauthal — drei Gespann Pferde und eben so viele Joch Ochsen ist gewöhnlich — stundenlang wandert man unter fast von ihrer schönen Last brechenden Obstbaumalleen, den lieblichsten Gefilden am Rhein vergleichbar. Deutschlands alter Segen ist sein freier Bauerstand, den die romanischen und slavischen Länder kaum kennen, und

jede Gegend befindet sich wohl, wo ein solcher besteht; nirgend aber im Bayerland sind fettere Höfe als im Bereich der Donau. Auch nicht Trägheit oder Mattheit der Bewohner trägt die Schuld. Das Volk ist rüstig, arbeitsam und mäßig, und an Kern und Stärke steht es keinem andern nach. Aber was hemmend auf die Entwickelung seiner Zustände, des Gewerbfleißes, des Verkehrs, der ganzen Bildung einwirkte, war die Abgeschlossenheit seiner Lage, theils in den Naturverhältnissen, theils in der Nachbarschaft der östlichen, hinter der westeuropäischen Cultur weit zurückstehenden Völker, theils in der Staats- und Handelsgetrenntheit Deutschlands begründet. Die Geschichte des Bayerstammes sowohl in Bayern als in Oesterreich, seine Hartnäckigkeit und Zähigkeit, seine ganze Haltung in den deutschen Entwickelungskämpfen ist ohne Rücksicht auf die Natur-, Nachbar- und Gränzverhältnisse gar nicht zu verstehen. Das von ihm bewohnte Gebiet bildete mehr als ein anderes deutsches ein in sich abgeschlossenes Binnenland, ohne große Abzugswege zu dem Weltverkehr und dessen Märkten, von deren Rückwirkungen es mithin fast unberührt blieb; der einzige Strom, der es durchzieht, lief in barbarische Länder, durch welche der Verkehr unterbrochen war; die meiste Verbindung bestand noch mit Italien mittelst schwieriger Kunststraßen durch die Alpen. So erklärt sich die Kindheit der Donauschifffahrt hinlänglich.

Indeß alles verspricht sich günstiger dafür zu gestalten. Die Donau ist in ihrem ganzen Laufe aufgeschlossen, und der Verkehr auf ihr mit dem Auslande, dem Orient zu, zeigt einen guten Fortgang; die aufblühende Dampfschifffahrt belebt mit dem innern Verkehr auch die übrige Schifffahrt, namentlich von dem zwischen den Flüssen Donau, Inn, Ilz so reizend gelegenen Passau

abwärts. Auf der andern Seite haben sich durch den Zollverein mindestens dem freien Verkehr Bayerns das übrige Deutschland und dessen Handelswege eröffnet. Beide Richtungen vereint der schöne Canal, welcher die Donau mit dem Main verbindet, zu der größten Handelsstraße des mittlern Europa: dieß ist die Hauptbedeutung des Ludwigscanals, wie wichtig er auch für den innern Verkehr der bayerischen Lande insbesondere erscheinen mag. Dringend hängt damit zusammen die Verbesserung des Donaubettes bis Ulm und des Mains bis Bamberg aufwärts; alsdann die Schiffbarmachung der großen Nebenflüsse der Donau, welche leider meist nur noch zum Flötzen von Holz, Salz, Kohlen ꝛc. benutzt werden, obschon sie an Wassermasse die doch schiffbelebten Nebenflüsse des Rheins weit übertreffen. Befahren sogar Dampfschiffe die Mosel bis Trier und bis Metz, warum sollten sie nicht auch z. B. den herrlichen Inn, der beim Zusammenfluß mit der Donau dieser an Wasserreichthum nicht nachsteht und dessen reiches Gebiet viele Erzeugnisse zu versenden und zu beziehen hat, bis Wasserburg, Rosenheim oder selbst bis Innsbruck und die reizende Salzach bis Salzburg und Hallein hinauf beleben? Genannte Bauten so wie die im Plan liegenden Eisenbahnen werden das Werk, die völlige Aufschließung des südöstlichen Deutschlands für den Verkehr, vollenden, und für die freie Handelsbewegung bleibt alsdann nur noch das Eine zu wünschen übrig, daß endlich auch die Zollbäume nach Tyrol, dem Erzherzogthum und Böhmen fallen mögen — ein Wunsch, der, schon jetzt lebhaft auf beiden Gränzen genährt, sich mit Eröffnung des Canals und dem Aufblühen der Donauschifffahrt noch ungemein verstärken dürfte.

Wichtig erscheint eine mehrfache Verbindung zwi-

schen dem Donaugebiete und den niederdeutschen Seehäfen. Die Eisenbahn von Wien nach Schlesien schreitet rasch vorwärts und an ihrer Fortsetzung über Breslau, Frankfurt, Berlin nach Stettin und Hamburg wird an mehreren Punkten gearbeitet; höher aufwärts ist eine Eisenbahn von Augsburg und Nürnberg über Bamberg, Hof und Leipzig in Angriff, und eine dritte über Prag und Dresden. Da nun der Ludwigscanal die Donau mit dem Rhein, den holländischen und belgischen Häfen verbindet, so bleibt nur noch die Herstellung einer entsprechenden Handelsstraße von der Donau und dem Canal, also von Bamberg nach der Weser und nach Bremen, dem bequemsten Seehafen für das mittlere Deutschland, in Frage. Solche liegt unmittelbar im Interesse des Donaugebiets, des Bereichs des Ludwigscanals, des Maingebiets, von Thüringen, Kurhessen und den die Weser berührenden Ländern; mittelbar auch des gesammten deutschen Handels, weil sie den monopolisirenden Handelstendenzen der Holländer entgegen wirken würde. Und was hat denn die Ausführung einer so wichtigen Straße verzögert? Die Kostenfrage nicht, da die Natur auf ihrer weit längsten Strecke eine Wasserstraße hingezogen hat; die Schifffahrt dringt die Weser und Werra hinauf bis Waufried, einem alten Stapelort des Binnenhandels, und 20 Meilen südlich davon läuft der Main. Es fehlte mithin, um jenen deutschen Seehafen zu erreichen, nichts als eine Eisenbahn aus dem Werrathale nach dem Main, von Wanfried nach Bamberg, welche zugleich mit der im Plan liegenden thüringischen Bahn in Verbindung treten und über Kassel in Westphalen nach der Lippe, dem Rhein und der Ems vordringen würde. Allein da sind gegen den Verkehr auf jener Wasserstraße eine Menge künst-

licher Hindernisse aufgehäuft worden, die der Forträumung seit 26 Jahren vergeblich harren und doch, obgleich sie die ganze Schifffahrt auf der Weser in Fesseln schlagen, so geringfügiger Art sind, daß ein kräftiger Entschluß sie nothwendig mit einemmale zum Wohl sämmtlicher Anwohner sprengen müßte; alte Brücken, welche die Dampfschifffahrt hindern, bei Münden ein Wehr ohne Schleuße quer über den Fluß zum Umladen nöthigend, lästige Weserzölle, die ein Uferstaat auf Kosten des andern erhebt und wodurch alle nur verlieren. Das Verdrießlichste an diesen Hindernissen ist, daß sie zu Gunsten Hollands erfunden zu sein scheinen; dieß wird sich in seinem Monopolgeiste je mehr bestärken, je länger wir die Weser und die Ems verwahrlosen. Rußland übertreibt, indem es den Verkehr derjenigen polnischen Flüsse, deren unterer Lauf durch preußisches Gebiet geht, auf weiten Umwegen nach eigenen Häfen zu leiten sucht; wir übertreiben, indem wir umgekehrt uns alle Mühe geben, unsern Handel in fremde Häfen zu bannen. Wir verstopfen den Zugang zur Wesermündung, damit unser Ueberfluß einem Staate zufließe, der uns mit Colonialwaaren überschütten darf, ohne unsere Flagge in seinen Colonialhäfen begünstigen zu müssen. Bremen selbst versendet eine Menge amerikanischer Erzeugnisse nach Oberdeutschland nicht auf der Weser, sondern über Holland. Schaffte man die Weserzölle ab gegen eine allgemeine billige Schifffahrtsabgabe, legte man im Mündener Wehr eine Schleuße an und nähme mit der Fahrbahn der Weser eine gründliche Verbesserung vor, so würden die Frachtsätze von Bremen nach Wanfried und zurück sofort auf die Hälfte, ja auf ein Drittel der jetzigen fallen, ohne daß die Schiffer sich schlechter dabei befänden, die Fahrten würden schneller und

öfter als gegenwärtig gemacht werden und der Gewerbfleiß weithin einen kräftigen Impuls erhalten.

Die Bremer Rhederei bietet vor der holländischen manche Vorzüge dar. Bremens öffentliche Handelseinrichtungen könnten kaum mit größerer Rücksicht auf Deutschlands Bedürfnisse angeordnet werden. Von allen seewärts eingehenden Gütern wird $^2/_3$ Procent des Werths entrichtet zum Unterhalt der Schifffahrtsanstalten, von den Ausfuhren nur $^1/_3$ Procent; was landwärts einkommt, sei es auf der Weser sei's auf der Achse, ist zollfrei. An Unternehmungsgeist wetteifert es mit allen Seehäfen der Welt. Seine Schiffe sind bestgebaut, seine Werfte in voller Thätigkeit. Ueber 200 große Seeschiffe hat es bereits im Handel beschäftigt; mit den Küstenfahrzeugen der Ortschaften an der Unterweser stellt es eine Handelsflotte von 600 Segeln mit 50,000 Last; an Schnelligkeit und Vollkommenheit werden sie von keiner andern übertroffen, was sich besonders dadurch bewährt, daß sie bei Mangel an einheimischer Beschäftigung fast in allen Meeren einen Theil des Zwischenhandels an sich gezogen haben, wie zwischen Westindien, Süd- und Nordamerika. Bremen handelt fast ausschließlich mit eigenen Schiffen und verkehrt meist nur mit fernen Welttheilen, da es den europäischen Handel an die übrigen Weserstädte abläßt; 1839 erschienen Bremerschiffe zum erstenmale nach den Kreuzzügen wieder in der Levante, im selben Jahre entfalteten ihrer acht zugleich die bremische Flagge in den Gewässern von Ostindien und China; bereits nehmen sie am Wallfischfange im Südmeer Theil, und eine regelmäßige Dampfschifffahrtsverbindung mit Amerika steht bevor. Seine Einfuhr besteht lediglich in Rohstoffen, deren Verbrauch in Deutschland gerade so wie die sie verwendende

Induſtrie zunimmt, ſo daß mithin die Vermehrung der Ausfuhr deutſcher Fabricate die der bremiſchen Einfuhr bedingt. Die bremiſchen Schiffe, welche aus Amerika Colonialwaaren holen wollen, müſſen auch hingehend eine Fracht gewinnen, um die fremde Mitbewerbung beſtehen zu können, alſo mit deutſchen Erzeugniſſen beladen ſein. Bremens junge Kaufleute begeben ſich meiſt auf eine Reihe von Jahren ins ferne Ausland, knüpfen dort Verbindungen an, laſſen ſich dort nieder oder kehren an Kenntniſſen über den Bedarf vieler Länder und an Mitteln bereichert in die Vaterſtadt zurück. Ueberhaupt haben die Bremer eine wahre Leidenſchaft gefaßt für Seeſchifffahrt und alles was ſich daran knüpft; ſie beſitzen jenen kühnen ausdauernden Unternehmungsſinn, der erforderlich iſt um im Welthandel einen Rang zu erobern und auf der See ſtark zu werden. Kaum dürfte auf der andern Erdhälfte ſich eine Seeſtadt ohne bremiſche Niederlaſſungen oder Commanditen vorfinden, die unabläſſig den Vertrieb heimiſcher Erzeugniſſe im Austauſche gegen fremde anregen, welche ſorglich und wachſam, ſchon im eigenen Intereſſe, den vaterländiſchen Gewerbfleiß auf alle Verbrauchsgegenſtände des Auslands aufmerkſam machen und ihnen Wege zur glücklichen Mitbewerbung angeben. Eine innigere Verbindung mit Bremen wäre daher ein doppelter Sporn zur Thätigkeit. Die Bremer in der Lage uns reichere Ladungen an Rohſtoffen zuführen und die im auswärtigen Zwiſchenhandel verwandten Schiffe jetzt im weit vortheilhaftern deutſchen Bedarfshandel beſchäftigen zu können, würden auch den überſeeiſchen Markt für unſere wichtigſten Gewerbzweige in allen Richtungen erweitern. Hamburg und Bremen haben den Beruf Weltmärkte des Zollvereins zu bilden, und man muß ſie in Erfüllung desſelben unterſtützen,

so weit mindestens, daß sie gegen den ausländischen Mitbewerb nicht im Nachtheil stehen, daß also auch Bremen eine wirksame Handelsstraße in sein natürliches Handelsgebiet, das mittlere Deutschland, finde und die Weser eine mächtige deutsche Verkehrsader werde, wozu die Natur sie bestimmt hat. Selbst Rheinland, wiewohl zunächst auf Niederland hingewiesen, ist bei Erhaltung hanseatischer Mitbewerbung lebhaft interessirt, weil nur diese und eine nähere Verbindung mit Belgien es gegen die holländische Colonial- und Handelspolitik wirksam zu schützen vermögen. Je größer aber die Concurrenz unter den ein- und ausführenden Weltmärkten ist, desto unabhängiger steht das Binnenland da, desto günstigere Bedingungen wird es für die Befriedigung seines Bedarfs und den Absatz seiner Erzeugnisse erlangen können.

Insofern Eisenbahnen sich als mächtige Hebel für Deutschlands Einigung darstellen, verdienen sie noch eine besondere Beachtung. Da ihre Bedeutsamkeit Niemand bestreitet, den die Mühe nicht verdrießt sich nach ihren Wirkungen in den Ländern umzusehen, so bleibt lediglich die Frage zu beantworten: liegt die Anwendung der Dampfkraft in der allgemeinen Entwickelung begründet und erscheint sie im Besondern heilsam für Deutschland? Muß sie bejaht werden, so ist aller Widerstand dagegen nicht bloß chimärisch, sondern auch gefährlich.

Zuvörderst nöthigen uns dazu schon äußere Gründe. In Amerika sehen wir Dampfgefähre als Civilisirungsmaschinen arbeiten und ungeheure Naturmassen bewältigen, wozu animalische Kräfte allein in Jahrhunderten nicht ausreichten; sie nähern die weiten Gebiete, verdichten die zerstreute Bevölkerung, befördern den Zusammenhalt der Staaten, das Verschmelzen der verschiedenen Stoffe und Zuflüsse. England, wo die neuen

Transportmittel aus den Schätzen ſeines Bodens hervorgingen, könnte derſelben nicht mehr entbehren ohne ſeinen Handel, ſeine auswärtigen Beſitzungen, ſeine Seemacht zu gefährden; man nehme ihm die Dampfkraft, und es wankt die Macht Großbritanniens in ihren Grundveſten. In Rußland führt das Staatsprincip zur Anlage von Eiſenbahnen, ſie ſind ihm Mittel zu politiſchen Zwecken, Verwaltungsmaſchinen, Heerſtraßen, Angriffs- und Zerſtörungshebel; — nur die Politik des Staats, nicht ein Verkehrsbedürfniß erfordert z. B. den Bau einer Eiſenbahn vom Niemen nach Libau. Solche beſondere Gründe, deren urſachliches Verhältniß vorerſt nicht in den Gang der allgemeinen Entwicklung hineinzureichen ſcheint, kommen auch für Deutſchland mehr oder minder in Betracht; ja ſie ſind es allein, welche in der Regel zur Unterſtützung jener Anlagen aufgezählt werden. Auch gibt es noch eine andere äußere Nöthigung dazu: die nämlich, daß die Dampfkraft nun einmal beſteht und in andern Ländern mannichfach angewendet wird. Durch Vernachläſſigung der wichtigſten Verkehrshebel würden wir an relativer Macht in immer größerm Maaße verlieren; an Mitbewerbung im Auslande dürften wir gar nicht denken; wir müßten vielmehr in commercielle Abhängigkeit ſinken, welche die politiſche nicht ſelten vorbereitet. Wie ſollten unſere Fabricanten mit denen anderer Länder concurriren können, die alle Rohſtoffe, Maſchinen, Brennſtoff, bequemer, ſchneller und billiger beziehen, ihre Fabricate eben ſo abſetzen, alle Reiſen und Geſchäfte leichter abmachen? Wie ſollten wir Maſchinen, d. h. das Werkzeug aller Induſtrie, ſo billig und zweckmäßig als andere Länder erzielen, wenn nicht Eiſenbahnen unſere Steinkohlen, Eiſenerze und Waſſerkräfte zuſammen führen? Und wie können

Handel und Verkehr über unser Gebiet ihre Bahnen nehmen, wenn Nachbarländer vortheilhaftere Straßen, Märkte und Häfen darbieten? Endlich ist noch die Rücksicht auf Landesvertheidigung sehr wichtig. Die Eisenbahnen von Paris nach Straßburg und Lille, so wie die russischen an unserer Gränze haben ohne Zweifel militärische Bedeutung. Die Bahn von Libau nach dem Niemen und Warschau, eine andere von Kiew am Dniepr nach Warschau, endlich die von Warschau nach Krakau bilden im Zusammenhange mit den neuen großartigen Befestigungsanlagen in Polen ein wohl combinirtes Angriffssystem, das Rußland in den Stand setzt, mit überraschender Schnelligkeit zahlreiche Heermassen an unserer Gränze ins Feld zu stellen und gegen das Herz der deutschen Großmächte, Wien und Berlin, vorrücken zu lassen. Oesterreich hat den russischen Anlagen auch keineswegs ruhig zugesehen: die kaiserliche Nordbahn, die über Lemberg bis Brody und an den Pruth fortgesetzt werden soll und Arme nach Krakau, Schlesien und Prag ausstrecken wird, so wie die westliche und die südliche Bahn, welche die wichtigsten Landesfestungen miteinander verbinden, haben nicht minder eine strategische als commercielle Bedeutung. Zudem ist nicht zu vergessen, daß blühende Gränzprovinzen die Sicherheit der Staaten vermehren, was Preußen neuerdings mehr als früher zu beherzigen scheint. Die Nöthigung zur Anlage umfassender Eisenbahen wegen des Mitbewerbs im Handel und aus Rücksicht für die Landesvertheidigung tritt also besonders für Deutschland hervor, wegen seiner Lage im Herzen Europa's zwischen den beiden mächtigsten und ehrgeizigsten Staaten des Continents. Man könnte sie in Bezug darauf Anlagen der Ausgleichung und der Gegenwehr nennen.

Doch gibt es auch eine Nöthigung dazu, die auf unſerer Entwickelung ſelbſt beruht. Die innere und äußere Cultur eines Volkes — ich meine Polizei, Induſtrie, Reichthum, Macht, Civiliſation, Weltbürgerei gegenüber der Bildung des Geiſtes und Charakters, Religioſität, Geſinnung, Humanität, Volksthümlichkeit — müſſen ſich im Gleichgewicht befinden, ſollen die öffentlichen Zuſtände geſund ſein. Vollkommen jedoch iſt dieß Gleichgewicht nie, nur das Streben nach ihm iſt und muß beſtändig vorhanden ſein. Es erſcheint nicht weniger gefährlich, wenn die innere Culturentwickelung die äußere, als wenn dieſe jene weit hinter ſich zurückläßt. In Griechenland war mehr das erſtere der Fall, und es büßte darüber ſeine Unabhängigkeit ein; im Römerreiche mehr das letztere, und es verſank in ſeine innere Hohlheit; das Endergebniß iſt das nämliche — Untergang. Im Mittelalter wird, ungeachtet aller innerlichen Anbildung und obwohl zwiſchen den Theilen des ſich anhäufenden Culturſchatzes immer noch Maß bleibt, mehr und mehr, namentlich mit den Kreuzzügen, die äußere Richtung vorherrſchend. Der Gegenſchlag beginnt mit den großen Bewegungen, welche der Reformation vorausgehen. Aber im Verlaufe derſelben zerfließt der reformatoriſche Geiſt in ein kleinliches Federgezänke von Orthodoxie und mit der inneren Leere verknüpft ſich noch äußere Schwäche. Aus dieſem traurigen Zuſtande ging die Menſchheit an der Hand der Poeſie und Wiſſenſchaft hervor — in dieſen erfriſchte ſich das Volksthum, befreite ſich der Geiſt von dem ſcholaſtiſchen Zwange und verbreitete ſich weitleuchtend das Licht. Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts war das Mißverhältniß zwiſchen der geiſtigen Errungenſchaft und dem Leben zu ungeheurer Höhe angewachſen, unter den heftigſten Erſchütte-

rungen trat das Streben nach Wiederherstellung des Gleichgewichts ein; was auf dem geistigen Gebiete gewonnen worden, muß sich im Leben geltend machen, soll es nicht wieder in Schwäche zerfließen. Es bedurfte dazu neuer Formen, in die der geistige Inhalt sich gießen konnte, materieller Träger.

Und dieß Bedürfniß selbst trieb und führte zu den zahllosen Erfindungen, deren Wirkungen wir jetzt anstaunen und durch die der Geist Herrschaft über die Natur gewinnt und das Leben sich entsprechend ausbildet. Sie dienen also in höchster Instanz mit zur Herstellung des Gleichgewichts zwischen innerer und äußerer Cultur, worauf die Gesundheit der ganzen Entwickelung beruht. Dem Umlaufe der allgemeinen Ideen, durch welchen jeder mitempfindet was im entferntesten Winkel der Erde geschieht, dem kosmopolitischen Theile des geistigen Inhalts der Zeit entspricht ganz besonders die bewegende Dampfkraft als die Form, durch welche er in die Erscheinung gelangt; denn sie eint nicht bloß Völker in sich, sondern nähert auch Welttheile und belebt den Verkehr jeder Art.

Noch eine Bemerkung will ich beifügen. Es gibt Erfindungen die ausschließlich der äußern, andere welche zugleich der innern Cultur dienen. Letztere sind segensreicher, weil sie an sich das Gleichgewicht der Entwickelung zu vermitteln streben, welches jene einseitig aufzuheben Neigung haben. Das Pulver und die Buchdruckerpresse zeigen diesen verschiedenen Charakter so sehr, daß die Presse heute ein Hauptmittel gegen die bloß nach außen gerichteten verderblichen Wirkungen des Pulvers erscheint. Dieß hat eine destructive Tendenz, weil es das Gleichgewicht zwischen der innern, humanen Kraft und der äußern Macht der Civilisation zu Gunsten

der letztern ſtört, und wäre die Preſſe nicht bald nach demſelben erfunden worden, es bliebe zweifelhaft, ob jenes geſunde Gleichmaß ſich hätte wieder herſtellen können. Auch die Dampfmaſchine, unſtreitig mit der Preſſe und dem Compaß die wichtigſte aller Erfindungen die je gemacht worden, hat jenen heilſamen, das Gleichmaß der Entwickelung fördernden Charakter, indem ſie dem Geiſte und der Macht der Ideen kaum weniger dient, als dem Gewerbfleiß und dem Verkehr.

Das Geſagte gilt vorzüglich für Deutſchland. Gegen Ende des fünfzehnten Jahrhunderts gingen die germaniſchen und romaniſchen Völker weit auseinander; die Reformation trieb jene mehr in die Tiefe, die Entdeckung der neuen Welt führte dieſe mehr in die Breite. Spanien und Portugal wenden ſich erſt der Richtung nach innen wieder entſchiedener zu, nachdem ſie ihre Miſſion in der neuen Welt vollbracht haben. In Niederland und in England trafen beide Richtungen, die germaniſche und romaniſche, zuerſt zuſammen, und dieß bewirkte hier nach zwar heftigen aber ausgleichenden Erſchütterungen den gediegenen und großartigen Entwickelungsgang. Für das in ſich hinein vertiefte Deutſchland war aber die Periode des Unglücks und der äußern Schwäche herangekommen: die mächtige Hanſa zerfiel, der deutſche Handel ward vernichtet, der zahlreichen Städte Blüthe geknickt — die äußere Cultur lag in vollem Rückgange, und was davon geblieben, zerſtörte der dreißigjährige Krieg. Nicht nur verlor der Kaiſer den Primat in Europa, war er nicht mehr der Chriſtenheit Schirmer und Oberherr, Mehrer des Reichs, die Könige der Nachbarländer ſeine Vaſallen, ſondern das Reich konnte auch nicht einmal ſein eigenes Gebiet ſchützen: ſchöne Provinzen an der Oſtſee, ſo ruhmvoll erkämpft, Burgund,

Elsaß, Lothringen gingen ihm verloren, andere wurden nacheinander ungestraft verwüstet. Erst als es zum Aeußersten gekommen, als Deutschlands Unabhängigkeit in Frage stand, fand es Rettung in der Kraft seines Volksthums. Wer sieht nicht ein, daß vor allen Ländern wir das so lange bei uns verödete Feld der äußern Cultur nach allen Richtungen hin bebauen müssen? Wie anders sollen wir uns in Stand setzen, nicht immer an bloße Erhaltungskriege denken zu müssen? Die Einheit, die gesunde Entwickelung jeder Nation wurzelt nicht in den Wolken, sondern im vaterländischen Boden, im ganzen Leben des Volkes. Darum darf die besondere Pflege der äußern Cultur der Staatsmann nicht von der Hand weisen, welcher die Unabhängigkeit und das Wohl des Gesammtvaterlandes, das in letzter Instanz doch mit dem der einzelnen Staaten identisch ist, begründen helfen will. Gewiß, es würde uns keinen Nachtheil bringen, wenn manches andere Feld zur Herstellung des Gleichgewichts in unsrer Entwickelung eine Zeitlang brach liegen bliebe; wir könnten nicht beklagen, wenn des Schreibens weniger, des Handelns mehr würde, wenn das entnervende literarische Zerfließen einer größern Thatkraft und einem starken gesinnungsvollen Willen Platz machte. Es ist Zeit, daß wir das Schwelgen im Weltschmerze, die Bücherseligkeit, alles jene müßige Gezänke überwinden, das nur zu sehr an die theologischen Streitigkeiten der Byzantiner erinnert. Noth thut uns nicht die Bücherunsterblichkeit, sondern der politische Aufbau, die Einheit und Kräftigung Deutschlands. Jene kleinliche Sucht, geboren aus der leersten Eitelkeit und dem Verfall der Literatur, wird nie eine Zierrath der deutschen Geschichte bilden, die doch allein dem Einzelnen seines Volks Nachruhm sichern kann: sie muß erbleichen vor dem höhern Ehrgeize der That — einer That für des

Vaterlands Ruhm und Freiheit — vor dem Glanze, der ächte Gesinnung, einen großen Willen und unerschütterlichen Muth umstrahlt.

Deutschlands Machtentwickelung stellt sich noch in dem Betracht als dringend dar, daß wir es früher nur mit einem ehrgeizigen Nachbarn im Westen zu thun hatten, jetzt noch mit einem zweiten im Osten. Während der Zeit, da unsere äußere Macht abnahm, entwickelte Rußland die seinige und dehnte sie bis hart an unsere Marken aus. Was um so drohender erscheint, als es von vornherein einen dem deutschen Entwickelungsgange schnurstracks entgegengesetzten eingeschlagen hat: es trachtet nur nach äußerer Macht und ist seiner ganzen Anlage nach erobernd. Rom und Griechenland standen sich in ihren Principien kaum entschiedener gegenüber als Rußland und Deutschland; daran hindert nicht, daß wie in Rom griechische, in Rußland deutsche Bildung eindringt. Bei größerer innerer Verschiedenheit ist es durch die äußere Richtung doch einiger. Freilich fehlt ihm das Culturgleichgewicht nach der uns entgegengesetzten Seite und seine ganze Entwickelung ist daher keine gediegene; aber selbst das Krankhafte in den Zuständen dieses Staats dient dem Principe desselben. Rußland schreitet wenig an intensiver Bildung fort; die Zustände der Masse der Bevölkerung von Großrußland, der unter die Menschheit erniedrigten Leibeigenen, sind seit Jahrhunderten starr. Selbst was beim ersten Blick sich als innere Bildung darstellt, ist bei Licht besehen nur eine gekünstelte, weit minder dem geistigen Leben der Russen entquollen als von außen zugekommen. Es hat nur die äußerlichen Momente der Civilisation und Macht; aber in dieser Richtung hat es auch erstaunenswerthe Fortschritte gemacht. Schon hat es dem germanischen Einflusse Kurland, Livland, Esthland, Finnland entzogen,

die weiten Länder des alten Polens verschlungen, schon ist es bis an die Donau vorgedrungen, schon drückt es auf alle unsere östlichen Provinzen. Darin liegt für uns ein neues Gebot der Einigung, der thätigen Anwendung aller Hebel, wodurch die Einheit, Vertheidigungsfähigkeit und Stärke Deutschlands gefördert werden kann. Zu solchen Hebeln gehören große Verkehrsstraßen von den Ostseehäfen nach Triest, von Niederland nach Ungarn, von Brody nach Kehl; sie werden die deutschen Gränzländer kräftigen, deutsches Leben in Oesterreich wie in den Niederlanden fördern und den Zusammenhang in uns durch einen eisernen Gürtel festigen.

Oder hält man feindselige Berührungen mit Rußland noch für gar fern? Hat dieß sein Gelüste auf preußische Provinzen nicht schon vor 1807 verrathen, wo es nicht Anstand nahm seinen eigenen Bundesgenossen zu berauben? Ja schon streckte es die lüsterne Hand nach Böhmen bis ins Herz von Deutschland aus! Unter uns schwächende Spaltung zu bewirken und der Entwickelung unsrer Macht Fesseln zu bereiten, das ist seine Politik; darum die übertriebenen Sperrmaßregeln gegen Verträge und zur Schau getragene Freundschaft. Während es gierig an dem Marke unsers Volkes saugt, überschüttet es unsere Höfe mit Blumen, mit Lob und Liebkosung, küßt es unsern Fürsten die Hand, daß wir nur die erste Pflicht — die Pflicht der Selbsterhaltung — vergessen sollen. Das arme deutsche Volk belehren ja sogar deutsche Zeitungen in weitschweifigen Erörterungen, welche das Verrätherantlitz verdecken sollen, daß Oesterreich kein deutscher Staat mehr sei, sondern ein slavischer und wir nur noch Untergrabung unserer Freiheiten (!!) von ihm zu erwarten hätten! Was sollte daraus folgen? In dem hochsinnigen Rußland unsern Schutz zu sehen und unter ihm Oester-

reich, das nur noch unſern „Kerkermeiſter“ bilde, zu befeinden. Aber man hält die Deutſchen doch für gar zu kurzſichtig in der Politik. Deutſchland mit Oeſterreich iſt ſtark und braucht kein auswärtiges Bündniß zu ſcheuen; aber getrennt und vereinzelt haben ſie keine Sicherheit. Und würde Oeſterreich ein ſlaviſcher Staat, hätte Preußen — alsdann die einzige deutſche Großmacht — wirklich noch eine ſichere Exiſtenz? Nicht einmal die Oderlinie könnte es behaupten. Schleſien wäre zwiſchen ſlaviſchen Staaten wie eine Schraube in der Mutter eingeklemmt; Weſt- und Oſtpreußen und Poſen kaum minder: was erſchiene natürlicher als daß Rußland die — wie Jedermann weiß — erſehnten Oſtſeeprovinzen und Poſen, das ſlaviſche Oeſterreich aber Schleſien und die Lauſitz an ſich nehmen. Um dem Werke die Kroue aufzuſetzen, könnte nun allerdings Preußen entſchädigt werden durch deutſche Länder, etwa durch Hannover, Oldenburg, die Hanſeſtädte u. ſ. w., wie es ſchon im Wiener Frieden für das ſlaviſche Südpreußen, das an Rußland kam, mit Sachſen bedacht ward; aber Deutſchland verlöre dabei nicht minder. Und würde Frankreich nicht auch ſeinen Beuteantheil fordern, mindeſtens die Rheingränze?

Weil aber dieß die natürlichen Folgen einer Entfremdung Deutſchlands von Oeſterreich wären — unſere Erniedrigung, Verhöhnung der heiligſten Rechte, Mediatiſirung der meiſten deutſchen Staaten, Schmach und Elend — darum iſt ſie unmöglich, darum läßt kein Deutſcher auch nur den Gedanken an eine Trennung vom Kaiſerſtaate aufkommen. Wer ſein Vaterland liebt, hält, über einige Mißſtände wegſehend, feſt auch an Oeſterreich, das ſchon ſeit einem Jahrtauſend des Reiches Schutzwehr nach Oſten und Süden bildet, und Blut von unſerm Blute iſt, Geiſt von unſerm Geiſte: Deutſchland kann nimmermehr die

Stützpunkte so wenig am adriatischen Meere und an der untern Donau wie an der Ostsee aufgeben, die ihm für seinen Handel, seine Unabhängigkeit, seine ganze Entwickelung von gleicher Wichtigkeit sind; und damit dieß im Bewußtsein aller Deutschen lebendig werde, auch darum bleibt eine der Bundesacte gemäße innigere Verbindung aller Bundesstaaten zu wünschen und dürfen die Triebfedern nicht vernachlässigt werden, welche dem großen Ziele zuführen.

---

## Sechstes Capitel.

**Des Zollvereins Beziehungen zu den Niederlanden, den Hanseſtädten und Dänemark; im Zuſammenhange dargeſtellt mit der Handelspolitik dieſer Staaten und ihrem Verkehr mit den übrigen Ländern.**

Im dreizehnten Jahrhunderte fühlten die niederdeutschen Seestädte, bedrängt wegen ihrer Zersplitterung von Räubern zu Land und zu Wasser, die Nothwendigkeit sich enger zu Schutz und Wehr zu verbinden. Gering war die Hansa im Beginn; bald ermuntert aber durch das Gefühl jugendlicher Freiheit und Kraft und aufblühender Macht, umfaßte der Bund, welchen Lübeck und Hamburg im Jahr 1241 abgeschlossen, noch im nämlichen Jahrhundert alle Städte von einiger Bedeutung — fünfundachtzig an der Zahl — an der Nordsee, der Ostsee, an den Ufern der Oder, Elbe, Weser, Ems und des Rheins. Immer kühner in ihren Unternehmungen mit dem Fortschreiten ihres Einflusses, bildete die Hansa zuerst im Norden eine umfassende Handelspolitik aus, worin im Süden Venedig ihr vorangegangen war. Weil der große

Seehandel sich nur durch Seemacht erringen und behaupten läßt, diese sich aber auf eigene Handelsschifffahrt und Fischereien stützt, so erließ sie das Gesetz, daß hansisches Gut nur auf hausischen Schiffen verführt werden dürfe, und legte sie große Seefischereien an. Diesem die Schifffahrt schützenden Gesetze, das die Hansa beseelte und dessen weitreichende Wirkungen andere Staaten zur Eifersucht reizten, ist die englische Navigationsacte nachgebildet worden: Klagen wie jetzt von deutschen Rhedern und Fabricanten, verlauteten damals auf englischer Seite, und noch im Jahr 1551 beschwerten sich englische Kaufleute, daß die Hansen 44,000 englische Tücher, sie selbst aber nur 1100 des Jahrs hätten ausführen können.

In London besaß die Hansa ein großes Etablissement, berühmt unter dem Namen Stahlhof (steel-yard), 1250 gegründet. Ein anderes Contor in Nowogorod, 1272 errichtet, erhandelte Pelzwaaren, Flachs, Hanf und andere Rohstoffe meist gegen Manufacte. Das 1278 errichtete Contor zu Bergen in Norwegen beschäftigte sich besonders mit Fischfang, Thran- und Fischhandel. Die in England und den nordischen Reichen erhandelten Rohstoffe brachten die Hansen nach ihrem 1252 gegründeten Etablissement in Brügge, vertauschten sie hier gegen belgische Tücher ꝛc. und gegen die aus Italien kommenden orientalischen Erzeugnisse der Natur und Kunst und verführten letztere wiederum nach allen an den nordischen Meeren gelegenen Ländern. In Folge dieses ausgedehnten, durch Gesetze geschützten Handels wuchsen ihre Seemacht, ihr Einfluß und ihr Reichthum erstaunlich. Sie colonisirten alle südöstlichen Küstenländer der Ostsee und befreiten die Meere von Piraten. Sie behandelten die Könige von Dänemark und Schweden Jahrhunderte lang wie Vasallen und setzten sie nach Belieben ab und ein: noch den

letzten Herrscher des unirten Skandinaviens, den König Kristiern, stießen sie vom Throne, und als Gustav Wasa siegreich in Stockholm einzog, wurden die Schlüssel der Hauptstadt zuerst in die Hände eines Lübecker Schiffsherrn gelegt. Noch in der ersten Hälfte des sechzehnten Jahrhunderts bekriegte die Stadt Lübeck das Königreich Dänemark, ja ging sie darauf aus es ihrer Herrschaft zu unterwerfen; ein Lübecker Orlogschiff wich damals noch nicht zwei oder dreien fremden und die Lübecker Flotte brachte ungefähr zur selben Zeit an zwanzig holländische Kriegsschiffe auf einmal in den Hafen der Stadt ein. Bis auf Elisabeth herab lieh die Hansa wohl den Königen von England Schiffe, um ihre Schlachten auszufechten, nahm sie ihre Krone für Anlehen in Versatz und zwang sie ihre Privilegien anzuerkennen; ja einmal trieb sie ihre Insolenz gegen England so weit, daß sie hundert (?) englische Fischer ertränken ließ, weil sie gewagt hatten ihrem Fischerreviere nahe zu kommen.

Indeß war der hansische Handel nicht auf inländische Erzeugung und inländischen Verbrauch, nicht auf die Ausbildung und das Gleichgewicht der innern Gewerkkräfte gegründet, noch von hinreichender politischer Macht unterstützt. Lediglich Zwischenhandel, begünstigte er mehr den Ackerbau und die Gewerbe fremder Länder als des eigenen Vaterlandes — die Schafzucht in England, die Eisenerzeugung in Schweden, die Gewerbthätigkeit Belgiens. Dieß geschah um so mehr, als die Hansestädte leider in keinem Territorialverbande stunden und dadurch die gegenseitigen Interessen zwischen Land und Stadt geschwächt wurden. Als nun die aufstrebenden Länder, wo sie kauften und verkauften, anfingen sie von ihren Märkten auszuschließen, konnte ihr überflüssiges Handelscapital weder im heimischen Ackerbau noch in den heimischen Gewerben

Unterkunft finden — es wanderte nach Holland und England und vergrößerte deren Macht. „Der Kaufmann," sagt Adam Smith für den Fall mit Recht, wenn der Handel wie bei der Hansa sich nicht auf das Inland stützt, „ist mit seinen Interessen an kein besonderes Land gekettet. Eine leichte Ursache zur Unzufriedenheit mag ihn veranlassen in ein anderes Land zu ziehen und sein ganzes Capital und damit alle Industrie, die dadurch genährt wird, mit sich fortzunehmen. Dieß Capital kann als einem besondern Lande angehörig nicht betrachtet werden, so lange es nicht im Ackerbau, in Gebäuden, Maschinen ꝛc. demselben gleichsam einverleibt worden ist. Von dem großen Reichthum, den die Hansestädte besessen haben sollen, ist keine Spur mehr vorhanden als etwa in den alten Chroniken."

Das Band der Hansa war zu locker, die Interessen zu zersplittert, kein politischer Mittelpunkt vorhanden. Das Streben nach besondern Vortheilen so wie nach vorherrschender Gewalt verdrängte den Bundesgeist und setzte das Sonderinteresse an die Stelle des allgemeinen. Es entstund Eifersucht, Abfall und Verrath. So suchte Köln Englands Feindseligkeit gegen den Bund, Hamburg den Streit zwischen Dänemark und Lübeck zu seinem Vortheil auszubeuten. Die sogenannten wendischen Städte, namentlich Lübeck, die wahre Hauptstadt Nordgermaniens damaliger Zeit, trugen Verlangen nach ausschließlichen Handelsprivilegien. Solches nährte einen langen Streit mit den niederländischen Städten. Diese, Amsterdam, Rotterdam und andere, waren die ersten, welche die große Hansa der niederdeutschen Städte verließen — ein Schritt, der, hervorgegangen aus jenem Streite mit den mächtigen wendischen Bundesgliedern, Mitursache des Verfalls der Hansa ward. Glücklich, daß solche Irrungen den neuen deutschen

Handelsverein nicht so leicht vergiften können, weil dessen Lebensprincip ja eben die gleiche Berechtigung aller Mitglieder ist!

Zudem wirkte die Entdeckung des Wegs um das Cap nach Ostindien zu ihrem Nachtheil. Ebenso die wiedertäuferischen und verwandten Ausschweifungen, welche in manchen norddeutschen Städten, wie namentlich auch in Lübeck, die Reformation begleiteten. Endlich der Nationalaufschwung anderer Länder. Schweden und Dänemark suchten sich für ihre lange Unterthänigkeit an den Hansen zu rächen und legten ihrem Handel alle möglichen Hindernisse in den Weg. Die Ritterorden, Jahrhunderte lang ihre Verbündeten und zum Theil aus ihren Städten hervorgegangen, geriethen in Auflösung. Die Zare von Rußland ertheilten einer englischen Compagnie Privilegien; die englischen Könige vertrieben die Kaufleute des Stahlhofes aus London; die Holländer und Engländer verdrängten sie von allen Märkten und stachen sie an allen Höfen aus. Jetzt in der Bedrängniß wandten sie sich an den Reichstag: die Engländer führten jährlich 200,000 Stück Tuch aus, einen großen Theil davon nach Deutschland, und das einzige Mittel ihre alten Privilegien in England wieder zu erlangen, bestehe in dem Verbot der Einfuhr englischer Tücher. Aber der brittische Gesandte beim Reichstage wußte einen dahin abzielenden Beschluß zu hintertreiben. Mit dem Zusammenwirken war auch die Kraft der Freiheit, der alte Muth, der großartige Unternehmungsgeist dahin. Mehr und mehr versanken sie in Unmacht, bis endlich im Jahr 1630 der Bund förmlich aufgelöst ward — „nachdem sie an allen Höfen Europa's um Einfuhrprivilegien gebettelt hatten und überall mit Hohn waren abgewiesen worden."

Ich glaube, man darf es ein Nationalunglück nennen,

daß die Hanseſtädte ſtets wie außer dem Reiche blieben. Während der Zeit ihrer Macht, da Fürſten und Könige ihren Bürgern als den Herren der See den Hof machten, und ſie ganze Reiche „unter dem Daumen" hielten, ſchienen ſie dem deutſchen Reiche gar nicht mehr anzugehören; ſpäter, als der Meere Scepter ihren Händen entſunken, blieb ihnen nicht einmal Einfluß genug, um bei dem Reichstage ihren Handel als eine Nationalangelegenheit geltend zu machen, vielmehr ſuchte man die Gedemüthigten vollends zu unterdrücken. Die Binnenſtädte fielen nach und nach unter die Gewalt der Fürſten, damit verloren die Seeſtädte ihre Verbindungen im Innern und mußten ihr Leben bettelhaft mit den Broſamen des Auslands friſten. So blieb Deutſchlands Schwerpunkt gar zu ſehr nach Süden verlegt, es war wie abgeriſſen von den nördlichen Meeren und dem wichtigen Küſtengebiete, das gleichſam einen Kreis für ſich bildete. Wer begreift nicht, was dadurch für Deutſchlands Entwickelung, Macht, Größe verloren gehen mußte? Denn hätten die Hanseſtädte zur Zeit ihrer Blüthe im Vereine mit den oberdeutſchen Städtebündniſſen nicht dem gleichzeitigen Streben für Verbeſſerung der Reichsverfaſſung einen feſten Halt zu geben, der Reichsariſtokratie das Gegengewicht zu halten, ein mächtiges Unterhaus zu gründen und in Verbindung mit der kaiſerlichen Majeſtät Nationaleinheit zu erzielen vermocht, hätten ſie ſo die ganze Küſte von Dünkirchen bis Riga nicht in der gemeinſamen Entwickelung vereinen und dem deutſchen Volke den Vorrang in Gewerbe, Handel und Seemacht erhalten können? Was damals verſäumt worden, iſt heute noch nicht wieder nachgeholt — noch immer ſehen wir die niederdeutſchen Länder ſammt und ſonders außer dem deutſchen Handelsbunde in der traurigen Sonderſtellung verharren! Warum

mußte Preußen auch auf dem Wiener Congreß so leichten Kaufs das hochsinnige Ostfriesland aufgeben, das von einem so wichtigen Flusse wie die Ems durchzogen wird und wohl den ersten, größten und sichersten Hafen an der Nordsee besitzt, Emden am Dollart? Wäre, wenn der Zollverein von Anfang an hier die Nordsee berührt hätte, Emden nicht bereits ein großer Weltmarkt; würden die niederländischen und die Hansestädte sich uns nicht schon mehr genähert haben? Leider ist es traurige Thatsache, daß die Hansestädte heute noch nicht über die Ursachen des Verfalls ihres Bundes aufgeklärt sind, ja daß ihnen zweihundert Jahre nach der Auflösung desselben noch so sehr aller höhere Muth abgeht, jetzt den nationalen Weg einzuschlagen — ungeachtet sie ermunternde Beispiele dazu haben wie Amsterdam, London, Liverpool, Newyork — daß sie alle Erinnerung an ihre vormalige Größe wie bloße Phantasien verbannen möchten. Würde Hamburg — einst in allen Meeren berühmt wegen seiner Dienste in Verfolgung der Seeräuber — im Jahr 1828 nicht noch lieber durch einen schmachvollen jährlichen Tribut an die algierischen Piraten sich Sicherheit erkauft, *) als sich einem preußischen Zolltarife angeschlossen haben?

Der Hansa Schifffahrt und Handel hatten nicht heimischen Bodenbau und Gewerbfleiß, nicht die Blüthe ihres Landes zur Grundlage und ihr innerer Verkehr

*) Während der hansischen Seeherrschaft ward der Pirate als Feind der civilisirten Welt wo möglich aufgerieben. Die Holländer fingen an nach andern Grundsätzen zu handeln und die Seeräuber der Berberei als Parteigänger zu betrachten, welche mitten im Frieden den Seehandel anderer Völker stören zu ihrem Vortheile. Auch die Engländer duldeten ihr abscheuliches Treiben, bis endlich die Franzosen sich das Verdienst ihrer Ausrottung erwarben.

ſtund in keinem Verhältniſſe zu dem auswärtigen. Anders in den Ländern, wo Handel und Schifffahrt wie perſönliche, kirchliche und politiſche Freiheit ſich ohne Beeinträchtigung der volklichen Einheit und Macht entwickelten.

Die deutſchen Reichsgebiete an den Mündungen der Schelde, Maas und des Rheins, Flandern, Brabant und Holland, waren beſonders günſtig gelegen. Nirgends war der innere Verkehr durch ausgebreitete See- und Flußſchifffahrt gleich ſehr unterſtützt, und deren wohlthätige Wirkungen auf Landwirthſchaft und ſtädtiſches Gewerbe mußten hier ſchon frühzeitig die Herſtellung künſtlicher Waſſerſtraßen zur Folge haben. Wenn die Natur ſie in Bezug auf Ackerbau, Viehzucht, Schifffahrt und Handel begünſtigte, ſo kam ihnen auch die Nachbarſchaft einer uralten gewerbthätigen, ſpinnenden und webenden keltiſchen Bevölkerung zu gute. Auch erkannten die Grafen Flanderns frühzeitig den Werth öffentlicher Sicherheit, guter Straßen und blühender Städte; dieſe behaupteten große Freiheiten und auf dem Lande wurden die Naturalabgaben früh in Geldzinſe umgewandelt und überhaupt das Feudalweſen beſchränkt. Viehzucht, Schäfereien, Flachs- und Hanfbau kamen auf, und zur Veredlung der Rohſtoffe fanden ſich auch bald Hände und Geſchick: Flandern ward durch ſeine Woll- und Linnengewerbe zum Mittelpunkte des nördlichen Welthandels, Brügge Jahrhunderte lang deſſen erſter Markt. Allmählich machte ſich die günſtige Lage Antwerpens geltend, beſonders als die flandriſchen Städte Beſchränkungen trafen, in Folge welcher viele Kräfte und Capitale nach Brabant überſiedelten: Antwerpen ward nun zum erſten Handelsplatz, Löwen zur erſten Manufacturſtadt im nördlichen Europa. Inzwiſchen hatten die Holländer zu ihrer künftigen Seeherrſchaft den Grund gelegt; die Ungunſt

wie die Gunst der Natur wirkten darauf gleich vortheilhaft ein. Der stete Kampf mit den Fluthen des Meeres erweckte Thätigkeit und Unternehmungsgeist, und dem mit so unsäglichen Anstrengungen erworbenen und zu beschützenden Boden konnte nicht Sorgfalt und Wirthschaftlichkeit genug gewidmet werden. Gezwungen zum Theil durch Frachtfuhr zur See und Zwischenhandel ihr Bedürfniß an Getreide, Bau- und Brennstoff zu erwerben, weil von der Natur auf Schifffahrt, Fischerei, Fleisch-, Butter- und Käsegewinnung und auf Gemüsebau beschränkt, mußten sie mehr und mehr als Nebenbuhler der Hansa mit vereinigter Kraft auftreten. Seine Wurzeln aber hat Hollands Handel in dem reichen Stromgebiete des Rheins, dessen eigene Schifffahrt sich bis in die Schweiz erstreckt und dessen Nebenflüsse fast ohne Ausnahme schiffbar sind: je fruchtbarer und schiffereicher ein Stromgebiet ist, desto mehr wird sein Küstenland aufblühen. Die Fischerei ist die zweite Grundlage seiner Größe; sie stieg unglaublich durch Peter Böckels Erfindung des Häringsalzens, die geheim gehalten ward und Jahrhunderte lang den holländischen Seefischereien die besten Preise und vorzugsweise Absatz sicherte: damals baueten die Holländer jährlich an zweitausend neue Schiffe.

Was aber die belgisch-niederländischen Städte vor den Hansestädten am meisten voraus hatten, war ihr Territorialzusammenhang. Die Vereinigung der belgisch-holländischen Niederlande unter der burgundischen Herrschaft war die größte Wohlthat für sie und bildete einen Complex von Macht und Kräften, der mehr werth war als alle Goldgruben der Erde und sich im übrigen Deutschland nicht wieder fand. Die vereinigten Niederlande erreichten eine bis dahin nie gekannte Blüthe und einen festen am Boden klebenden Wohlstand, der nicht wie der bewegliche

hanſiſche Reichthum bei der Ungunſt der Umſtände verſchwand, ſondern in ſeiner Grundlage alle nachfolgenden Wirren und unheilvollen Zeitverhältniſſe überdauerte.

Indeß wußten die ſpätern Regenten, von Karl V an, die Natur dieſer Kräfte weder zu ſchätzen noch zu behandeln. Anſtatt ſich auf ihre Einigung und Entwickelung zu ſtützen und durch ſie die größte See = und Landmacht zu gründen, die je beſtanden, ordneten ſie dieſelben andern Rückſichten unter, welche aus ihrer Weltſtellung als deutſche Kaiſer oder als Könige von Spanien entſprangen. Mehr und mehr verblendet, wollten ſie ihnen die Luft der Freiheit nehmen, in der ſie groß gewachſen und allein gedeihen konnten. Daraus entſpann ſich ein achtzigjähriger Freiheitskampf. Aber nur die nördlichen Provinzen, unbeſiegbar durch das Element das ſie beherrſchte, errangen ihre Unabhängigkeit. So trennten ſich die Niederlande wieder in zwei Hälften, wodurch die ſüdliche am meiſten oder vielmehr vorerſt allein verlor. Denn die nördliche erſetzte an Dichte und Compactheit ziemlich wieder was an Ausdehnung verloren ging, ihre Kräfte waren jetzt inniger vereint zu gemeinſamen Zwecken und unendlich belebter denn früher. Die holländiſchen Städte hatten nicht Raum genug alle belgiſchen Flüchtlinge, meiſt Gewerbtreibende, Wollenweber und andere zu faſſen, und ein großer Theil von ihnen mußte nach England, Köln, ins Bergiſche (Wupperthal), nach Sachſen wandern; auch ließen ſich viele Kaufleute und Großhändler aus Antwerpen um 1605 im wohlgelegenen Hamburg nieder. Amſterdam ward an der Stelle Antwerpens nach deſſen Ruin (1585) zum Mittelpunkt des Welthandels, der ſich nach der Entdeckung der beiden Indien immer großartiger entfaltete. Dem in dem langen Freiheitskampfe gebornen

Heldengeiſte zur See erſchien nichts zu ſchwierig oder zu kühn. Caperei gegen die ſpaniſchen Silberflotten, ein unermeßlicher Schleichhandel mit Belgien und der Halbinſel bereicherten Holland. Ja nach der Vereinigung Portugals mit Spanien eroberte es die bedeutendſten portugieſiſchen Beſitzungen in Oſtindien und einen Theil Braſiliens, und von dieſer Zeit an erhob es ſich zu einer großen Colonialmacht. Noch in der erſten Hälfte des ſiebzehnten Jahrhunderts bleiben die Holländer in Schifffahrt, Colonial-, Handels- und Seemacht den Engländern überlegen.

Allein die Grundlage der holländiſchen Macht war und iſt auf ein zu enges Gebiet beſchränkt um haltbar zu ſein; um mit der Nationalentwickelung anderer Länder gleichen Schritt halten zu können, dazu bedurfte es einer Erweiterung derſelben über ſein großes Hinterland; Holland mußte ſich auf die deutſche Nationalität ſtützen, wollte es ſeine Colonialmacht, ſeine Stellung zur See behaupten. Leider ſieht es die Nothwendigkeit hiervon noch nicht ein, worunter es ſelbſt wie ganz Deutſchland gelitten hat. Unter den erweiterten Handelsverhältniſſen, unter der Mitbewerbung großer Völker im Weltverkehr kann kein Land, kein Gebiet, wie günſtig ſonſt auch gelegen, heute gedeihen, es werde denn unterſtützt durch einen mächtigen Nationalgeiſt. Als die brittiſche Nation in ſich erſtarkt war und mit dem erwachenden Selbſtbewußtſein ſich die Thatkraft der neugebornen Republik verband, da konnte die brittiſche Schifffahrtsacte der Suprematie von Holland ein Ende machen und der eigenen die Bahn brechen. Holland vermochte einer ſolchen Maßregel durch keine ähnliche zu begegnen, weil es in ſich keinen Stützpunkt hatte, ſondern ſchutzlos daſtand; ihm blieb nichts übrig als den Kampf entſcheiden zu laſſen,

und in dieſem mußte es unterliegen, weil ihm der Rückhalt und die Kraft eines großen Volkes fehlten. So verlor es an England den größten Theil ſeines Handels mit den nordiſchen Reichen und mit Oſt- und Weſtindien, ſeiner Fiſchereien, den Paſchhandel nach Spanien und deſſen Colonien; der Methuenvertrag (1703) verſetzte ſeinem Handel mit Portugal und mit Oſtindien den empfindlichſten Stoß. Auch Colbert hatte gefunden, daß von den geſammten Frachtfuhren zur See, die ungefähr 20,000 Segel beſchäftigten, auf die Holländer viel zu viel, nämlich 16,000 kämen; die Begünſtigung der eigenen Schifffahrt, Fiſchereien und Gewerbe in Frankreich that ihnen großen Abbruch; zu ihrem Nachtheil ferner dehnte dieß in Folge der bourboniſchen Thronbeſteigung in Spanien ſeinen Verkehr über die Halbinſel, endlich auch in der Levante aus. So kam Holland nun ſeinerſeits durch die Schmälerung ſeines auswärtigen Handels in die Lage, mit dem im Inlande kein Unterkommen mehr findenden Theile ſeiner Capitale meiſt in Form von Anleihen ſelbſt denjenigen Nationen Hülfe zu leiſten, welche ihm die Suprematie entriſſen hatten. Darum fiel Holland, weil es den Handelsſyſtemen jener Reiche kein eigenes in ſich kräftiges entgegenzuſetzen hatte, weil es — ein Strich Küſtenland — für ſich ſelbſt eine große Seemacht bilden wollte und das Binnenland, mit welchem es ein Ganzes ausmachte, als fremdes Land betrachtete und ſo behandelte.

Mit der Beſteigung des engliſchen Thrones durch den Prinzen von Oranien, mit dem Beginne des achtzehnten Jahrhunderts wird das Hinſchwinden der holländiſchen Größe ſichtbarer. Gleichen Schritt hielt damit eine ſteigende Verderbniß im Staate: Schwächung des Staatsprincips wirkt nicht minder in Republiken als in

Monarchien wie ein schleichendes, alle Zustände anfressendes Gift. Schifffahrt und Handel bildeten die Seele der Republik der Vereinigten Generalstaaten, das sie einigende Band, dem Niederland seine Größe verdankte; der Schweiz, dem Staatenbunde an den Quellen des Rheins, sonst in manchem Betrachte dem an der Mündung desselben Stromes ähnlich, fehlte solche alle Glieder umspannende, einigende Richtung, darum kam sie nie zu einer gleichen Einheit und Kraftentwickelung. Als nun aber Handel und Schifffahrt nachließen, da schwächten sich auch die alten Triebfedern, der Lebensnerv erkrankte und der Staat begann zu verderben. Der wahre Grund dieses Uebels liegt in seiner Isolirung, und so lange diese dauert, wird es nicht zu beseitigen sein. Wir können ihm unsere Theilnahme nicht versagen, obwohl wir mit darunter leiden. In den alten Kirchen zu Delft und Amsterdam spiegelt sich an den Grabmälern seiner vielen Seehelden Hollands allmählicher Hinfall. Nicht ohne Wehmuth kann man die Inschriften auf ihnen der Zeitfolge nach lesen: einfach und würdig für die ältern Helden, werden sie, je weiter man aufsteigt, immer schwülstiger, breiter, eitler, beziehen sie sich immer weniger auf das Gemeinwesen, immer mehr auf den Statthalter; — erst van Spyk's Denkmal trägt wieder eine kurze schmucklose Inschrift.

Der Hinfall der Handelsrepublik endete mit dem Verluste der Unabhängigkeit: sie ward eine französische Provinz unter verschiedener Form. Das nun über Niederland einbrechende Unglück war furchtbar — dennoch, scheint es, ging die harte Lehre verloren. Belgiens Loos war vergleichsweise mild: schon unter der österreichischen Regierung blühte der Ackerbau wieder auf, und mit Frankreich vereinigt richtete sich auch die alte Gewerb-

thätigkeit wieder empor. Holland hingegen büßte alles ein, ſeinen Handel, ſeine Colonien, ſeine Schifffahrt und einen großen Theil ſeines Reichthums; ja, bei der raffinirten franzöſiſchen Centralverwaltung, die nicht einmal die Oeffnung eines Deiches, welche die Meeresfluth eingeriſſen, ohne höhere Genehmigung in Paris zu verſtopfen zugab, kam das ſchöne monumentale Gebiet, die ſaure Errungenſchaft von mehr als einem Jahrtauſend in Gefahr von den Wogen wieder verſchlungen zu werden — kaum konnte das Land noch die Koſten für Inſtandhaltung der gegen das Meer ſchützenden Deiche erſchwingen. In dem Uebermaße des Elends und der Erniedrigung ſchlug aber auch der Funke eines höhern Patriotismus wieder auf, der noch nicht verglommen: ſelbſt die reichſten Kaufleute verſchmähten die Gunſt des Kaiſers und hielten ſich fern von der Hofſtadt, ſo viel als möglich ſuchte man die Capitale im Lande zurückzuhalten, obſchon ſie in dem großen Reiche die vortheilhafteſte Anwendung finden konnten. Man opferte in der Hoffnung einer beſſern Zukunft und dadurch wurden die Mittel erhalten zu neuem Aufſchwunge. Endlich brachten deutſche Heere den niederländiſchen Brüdern die erſehnte Befreiung.

Jetzt nach allen den trüben Erfahrungen, welche aus der Trennung gefloſſen waren und nachdem man ſich in einer großen gemeinſamen That wieder gefunden hatte — jetzt hätte man denken ſollen, der Augenblick ſei gekommen, um die alten deutſchen Gebiete mit dem Geſammtkörper wieder zu vereinen. Aber Fremde ſaßen über unſere Intereſſen zu Rathe und daraus iſt uns immer nur Unheil erwachſen. Wollte man die beiden Niederlande, welche dritthalbhundert Jahre getrennt waren und ſich ſehr verſchieden entwickelt hatten, zum zweitenmale vereinigen, ſo mußte doch immer für die Eigenthümlichkeit beider die

nöthige Gewährschaft aufgerichtet und vorall das vereinigte Königreich dem deutschen Bunde zugefügt werden. Dadurch hätte dasselbe an Selbständigkeit nicht verloren, sondern gewonnen, sein Bestand wäre durch ein höheres Verhältniß gesichert, die spätern Wirren, Störungen und Nachtheile großentheils vermieden worden. Deutschland hatte ja ohnehin noch die Trennung der Schweiz, den Verlust des Elsasses und des deutschen Lothringens zu ertragen, und dem germanischen Einflusse waren Polen, Finnland und schöne Ostseeprovinzen an Rußland verloren gegangen! Aber das Königreich der Niederlande sollte für sich bestehen — eine schwache Schöpfung zwischen Frankreich und Deutschland; für den Ehrgeiz des erstern sollte es einen Zügel, dem letztern ein Bollwerk bilden. So trug es einen Widerspruch in sich und in seiner Stellung nach außen: sofort verfolgte es auch eine schwankende zweideutige Politik, näherte sich bald dem einen, bald dem andern Nachbarn. Consequenz zeigte es nur in schamloser Auslegung der Verträge gegen Deutschland, in Hemmung der freien Rheinschifffahrt bis ins Meer, in Verfolgung einer uns feindseligen Handelspolitik, in Verletzung deutscher Interessen — und Preußen, dem es solches bot, hatte eine halbe Million waffengeübter Mannschaft zu seiner Verfügung! Nicht ein Bollwerk schien es errichtet, sondern ein großer Hemmschuh für Deutschlands Entwickelung zu Gunsten des Auslandes. Doch früh genug rächte sich eine solche undeutsche Politik an ihren Urhebern: schon bei dem ersten Sturme brach die neue Schöpfung zusammen.

Mag man immerhin Belgien und Holland ein selbständiges Interesse zugestehen, nicht um dieß handelt es sich dort jetzt in erster Linie, sondern um die Interessen der beiden Nachbarländer, die sich in ihnen — dem viel-

leicht wichtigsten Punkte Europa's — feindlich begegnen. Die Franzosen haben den Vorsprung gewonnen, weil sie, während wir den Dingen ruhig ihren Lauf ließen, die anwachsende Opposition gegen die niederländische Regierung sich zu verbinden, sie aufzustacheln und ihr zu wichtigen Erfolgen zu verhelfen wußten; sie haben das gegen sie errichtete westgermanische Bollwerk gesprengt, im Frieden einen großen Sieg über uns erfochten und uns in die Lage gebracht, jetzt auf den Trümmern des doch in seinem Grunde deutschen Königreichs Stellung nach Stellung gegen ihren vordringenden Einfluß vertheidigen zu müssen. Indeß ist ihre Hoffnung, nach Sprengung des Bollwerks sich auf den schönsten Bestandtheilen desselben ganz heimisch einzurichten, bis jetzt nicht in Erfüllung gegangen, vielmehr fühlt der Kern jener Opposition mit jedem Tage lebhafter der Franzosen Freundschaft wie eine Last, ihre Hülfe wie eine Fessel, und er beginnt Anstrengungen zu machen sich von der Zudringlichkeit wieder zu befreien. Andrerseits überzeugt sich Deutschland mehr und mehr von der Wichtigkeit dessen, was in Belgien und Holland auf dem Spiele steht; der gleichgültigen oder gar mit dem Gegner sympathisirenden Zuschauer gibt es bei uns, Gottlob! immer weniger; wir haben einsehen gelernt, daß es sich um eine Lebensfrage für uns handelt, weil Frankreich nie und nimmermehr herrschenden Einfluß auf die Mündungen der Schelde, der Maas und des Rheins ausüben darf, wenn Deutschland sich gedeihlich entwickeln, seine Kräfte frei und mächtig entfalten soll.

Sobald das Königreich der vereinigten Niederlande sich in seine Hauptbestandtheile auflöste, war nur das eine gewiß, daß keiner von ihnen weder den Zweck des Ganzen zu erfüllen noch sich selbst in völlig selbstän-

diger Stellung auf die Dauer zwiſchen Frankreich und Deutſchland zu behaupten vermöge. Darum mußte von dem Augenblicke an, wo der frühere Staatsverband unmöglich ward, die deutſche Politik darin beſtehen, jene Hauptbeſtandtheile unter eigenthümlicher Verwaltung zu conföderiren und dieſen Föderativſtaat als ein ſelbſtändiges Glied dem deutſchen Bunde einzuverleiben. Es gab einen Zeitpunkt, wo die vereinten deutſchen Mächte dieß durchführen konnten, der Zweck blieb der alte; die Belgier ſelbſt wünſchten anfangs nicht mehr, an der Berechtigung dazu konnte Niemand zweifeln, oder wo doch, wog der Zweifel nicht viel gegeu das Gewicht des einigen Deutſchlands, der Verträge, des Rechts und aller Intereſſen des germaniſchen Gebiets. Es ward verſäumt — mit Mühe ward die Krone von dem Haupte eines franzöſiſchen Prinzen fern gehalten, der alsdann Berufene ward Ludwig Philipps Eidam; die Franzoſen belagerten das Fünfeck von Antwerpen und Chaſſé mit ſeinen Braven opferte ſich umſonſt. Als endlich der deutſche Theil des Großherzogthums Luxemburg von dem walloniſchen abgelöst und nebſt Limburg auch factiſch Deutſchland zurückgeſtellt ward, gebot das nächſte Intereſſe, uns dieſe Theile, in welchen der franzöſiſche Schweif ebenfalls geſchäftig gewedelt hatte, alſogleich wieder zu nähern und ſie aller der Vortheile, die wir ihnen bieten konnten, theilhaftig zu machen. Man erwartete ihren ſofortigen Anſchluß an den Zollverein. Selbſt in den belgiſchen Kammern hielt man den Schritt für ſelbſtredend, und man vertröſtete die ſcheidende Bevölkerung mit der Gewißheit in den großeu deutſchen Zollverband einzutreten. Denn ungeachtet ſich im Großherzogthum eine franzoſenſüchtige Charakterloſigkeit auf die unverſchämteſte Weiſe breit machte, verſtärkte doch das Gebot der

Politik noch das der Noth. Die unglückliche Lage der Stadt Luxemburg mahnte dringend daran. Die Stadt, mit dem Festungsrayon rings abgeschlossen, war beinahe auf das tiefste Maß des Elends herabgedrückt, die meisten Gewerbtreibenden und Begüterten hatten sie verlassen, mit ihnen flohen sie Verkehr und Wohlstand, viele Häuser standen leer, die Straßen lagen öde; besser stimmten zu dem traurigen Bilde die langen Schaaren bleicher Bettler, welche die Thüren einiger wohlthätigen Häuser umlagerten, als die klingende Janitscharenmusik marschirender Regimenter; selbst von der zahlreichen Garnison hatte sie keinen Gewinn, denn diese bezog ihre Bedürfnisse an Fleisch, Mehl, Wein, Kaffee, Zucker ꝛc. zollfrei über die Militärstraße von Trier, während die unglückliche Bürgerschaft noch hohe Steuern zahlen mußte. Und solcher Zustand mußte sich über das ganze Großherzogthum ausdehnen, blieb es, wie früher die Hauptstadt, noch länger abgeschlossen von den Douanenketten der angränzenden Länder, ohne Ausgang für seine Erzeugnisse und seinen Verkehr: die größern Gewerbe, die Capitale und der Wohlstand mußten es nach und nach fliehen und das ganze Gebiet zuletzt nur eine Niederlage der Schleichhändler werden. War es diese Aussicht, welche die gallomanen Patrioten ein Jubelgeschrei darüber erheben ließ, als der Großherzog auf unklugen Rath den Zollvereinigungsvertrag nicht ratificirte? Denn der Gedanke, sich dem westlichen Nachbarn anzuschließen, würde Hochverrath gewesen sein, wenn er nicht Blödsinn wäre. Sollte Deutschland nur deßhalb das Großherzogthum von Belgien abgelöst haben, um es an Frankreich zu vermachen? Nur die deutsche Gränze konnte sich Luxemburg öffnen zur Zolleinigung, und dieß allein entspricht auch allen seinen gewerblichen und Naturver-

hältniſſen. Ward dieſe Hülfe nicht ergriffen, ſo blieb bloß die Frage: ob Deutſchland es zugeben dürfe, daß eines ſeiner Gebiete und zwar ein als Gränzland ſo überaus wichtiges wegen fremder feindſeliger Zwecke dem gewiſſen Untergange preisgegeben werde?

Der Anſchluß Luxemburgs, obwohl von keinem erheblichen Vortheil für die Vereinsinduſtrie, verdreifacht doch unſere Berührungslinie mit Belgien, verſtärkt alſo die Anziehung, welche ein großer Handelskörper wie der Zollverein immer auf den kleinern benachbarten ausübt, und damit unſer Gegengewicht gegen den franzöſiſchen Einfluß in Belgien. Auch Holland, das allerdings fürchtet, Deutſchland möge ſich Belgien, Antwerpen und Oſtende zu innig nähern, zieht nur Vortheile daraus. Das wohlhäbige Belgien verbraucht verhältnißmäßig viele Colonialwaaren, ohne eigene Anſiedelungen zu beſitzen; vor der Trennung von Holland verzehrte es nur deſſen Colonialerzeugniſſe und auch jetzt bildet es für dieſe noch einen bedeutenden Markt. Wenn nun Belgien in einen engern Zollverband mit Frankreich träte, ſo würde es natürlich mehr franzöſiſche Colonialwaaren verbrauchen, daraus mithin für Holland ein empfindlicher Verluſt erwachſen; noch mehr, der durch den letzten Vertrag mit Frankreich aufblühende holländiſche Colonialhandel nach dem Elſaß und nach Lothringen würde ungemein geſchmälert werden. Es liegt daher im holländiſchen Intereſſe, die Anſchließung Belgiens an Frankreich zu verhindern, was nur dadurch erreicht werden kann, daß es die Anziehung des ebenfalls colonieloſen Zollvereins auf Belgien begünſtigt. Möchte überhaupt Niederland früh genug das Unmögliche von dem Unvermeidlichen unterſcheiden lernen! Unmöglich iſt die ſtaatliche Wiedervereinigung Belgiens und Hol-

lands trotz der oraugistischen Umtriebe; unmöglich zu verhindern, daß der Rhein durch Wasserstraßen und Eisenbahnen in innigste Verbindung mit der Schelde, der Ems und der Weser komme und somit Rheinland neue Seehäfen westlich und östlich von Holland an der Nordsee erlange, daß Hannover und die Hansestädte dem Zollverein beitreten und dieser eine immer kräftigere Handelspolitik befolge — und darum ist eine nähere Verbindung Hollands mit dem deutschen Handelsbunde zum unermeßlichen Vortheil beider Theile unvermeidlich. Wäre es nicht klüger gehandelt, sich zeitig dem Unvermeidlichen zu befreunden, als mit unnatürlicher Anstrengung das Unmögliche zu versuchen; sich der deutschen Entwickelung thätig anzuschließen und mit zu ernten an ihren Segnungen, als in schwacher entnervender Abgeschlossenheit sich ihr entgegenzustemmen, oder sie gar in blindem Wahn niederhalten zu wollen? Welch ein Verkehr würde in den niederländischen Häfen aufleben, welchen Aufschwung die Colonien und die Schifffahrt nehmen, wenn sich die maritimen Kräfte Hollands mit den lebendig aufquellenden Gewerkkräften in dem ganzen Rheinthale und dessen reichen Nebenthälern zu Einem großen Zwecke einten!

Natürlich erscheint auch nach dem Anschlusse Luxemburgs jeder Einfluß Hollands auf des Zollvereins innere Angelegenheiten so lange durchaus unstatthaft, als es selbst diesem nicht verbunden ist. Eine Rücksicht, jetzt am meisten zu beherzigen, wo der deutsche Handelsbund im Begriffe steht den folgenschweren Schritt an das deutsche Meer zu machen und dadurch allmählich in den Besitz derjenigen Mittel zu gelangen, deren er noch zur kräftigen Entfaltung seines Handelssystems bedarf. Eine aufgeklärte Politik gebietet Holland seine Interessen mit

den deutschen zu verschmelzen und die Märkte für den Absatz deutscher Erzeugnisse so viel möglich zu erweitern; denn hiervon allein hängt unser Verbrauch an holländischen Colonialwaaren ab. So lange aber die Verträge dauern, welche es im Herbste 1837 mit Großbritannien und neuerdings mit Frankreich abgeschlossen, kann es uns keinen besondern Vortheil bieten, noch irgend einen größern Nachtheil zufügen, und haben wir keine Ursache uns mit ihm in Unterhandlungen über einen neuen Handelsvertrag einzulassen. Bis dahin müssen wir ihm gegenüber die entschiedenste, unsern Interessen entsprechende Haltung behaupten und ihm den deutschen Markt nach Erforderniß beschränken, damit es so Zeit habe zu überlegen, ob ein inniges festes Bündniß mit Deutschland ihm von größerem Werthe sei, als ein halbes mit Frankreich und England. Wir bezwecken dadurch ja nicht eine Entfernung Hollands, sondern eine dauernde Annäherung desselben — das Aufhören des gemeinschädlichen schwankenden Verhältnisses. Nicht reizen, erbittern, nicht drohen sollen wir, sondern die Vorurtheile besiegen, indem wir die Einsicht in das wahre beiderseitige Interesse fördern. Einem Volke, das bewiesen hat nicht minder dulden als handeln zu können, das unter den trübseligsten Verhältnissen den Muth, den Glauben an sich nicht verlor, das unter dem französischen Joche nur für die Zukunft zu retten suchte was zu retten war und im höchsten Unglücke nicht verzweifelte am Heil des Vaterlandes — einem solchen Volke darf man nichts abtrotzen wollen; jeder Schein von Zwang würde seine Vorurtheile nur veredeln und es bis zum Aeußersten darin bestärken. So überzeugt ich bin, Hollands Zukunft ruhe in der Verbindung mit Deutschland, so gewiß vertraue ich auch, das holländische Volk werde noch

zu dieſer Einſicht kommen und dann ohne Rückhalt in die dargebotene Hand des deutſchen Bruders einſchlagen.

Durch die Vereinigung mit Belgien erweiterte Holland ſein Handelsgebiet, vermehrfachten ſich ſeine innern Hülfsquellen und die Verſchiedenheit der gewerblichen Kräfte; die wiedergewonnenen Colonien boten die Mittel dar zu einem ſelbſtändigen überſeeiſchen Handel, zu einem geſicherten Austauſche der Colonialerzeugniſſe gegen Producte des Mutterlands, zur raſchen Belebung alſo der Manufacturen und der Schifffahrt. So konnte ein eigenes wirkſames Handelsſyſtem in ihm erſtehen; um ſo mehr als ſeine Lage und Bodenbeſchaffenheit die günſtigſten ſind, das vereinigte Gebiet wohlabgerundet und das benachbarte Deutſchland noch zerſplittert und ſchutzlos war. Die Wiederauflöſung des Königreiches, womit das Schutzſyſtem ſeine bisherige Grundlage verlor, hatte einen ſehr merkwürdigen Erfolg. Die belgiſche Induſtrie verlor zwar große Capitale, viele Märkte und ſichere Abſatzwege, auch den Impuls einer blühenden Schifffahrt und überſeeiſcher Beſitzungen; allein ſie war unter dem frühern Schutzſyſteme und durch die Hülfe holländiſcher Capitale bereits dermaßen erſtarkt, daß ſie die erſten Erſchütterungen glücklich zu überwinden vermochte. Unterſtützt ward ſie darin durch das alle Kräfte anregende Gefühl der errungenen Unabhängigkeit, durch Bodenreichthum und günſtige Lage des Landes, durch eine ſparſame Verwaltung und umſichtige Handelsgeſetzgebung, durch Verträge, Aſſociationsgeiſt und patriotiſche Geſellſchaften, beſonders durch die erſtaunlich ſchnelle Ausführung eines Eiſenbahnnetzes über das ganze Land. Wie hoch nun auch dieſe Mittel und Kräfte anzuſchlagen ſind, wie lange ſich auch die voraus geſchrittene belgiſche Induſtrie noch in der Höhe des allgemei-

nen Verkehrs erhalten kann: dennoch ist mit Gewißheit vorauszusehen, daß sie für sich auf die Dauer die Mitbewerbung gegen die großen Handelsreiche nicht zu bestehen vermag und genöthigt sein wird, durch den Anschluß an einen größern Verein sich eine sichrere und breitere Grundlage zu gewinnen.

Auf Holland wirkte die Trennung überraschend günstig ein, was nicht wenig beigetragen hat es in seinen alten Handelsmaximen zu bestärken. Auch hier feuerte der aufgeweckte Patriotismus alle Thätigkeiten an; die großen Ostindienfahrer zogen sich nacheinander aus den belgischen in die holländischen Häfen zurück, der ganze aufblühende Colonialhandel ward nur unter holländischer Flagge geführt und der reiche Gewinn floß ausschließlich in holländische Cassen; die Wirksamkeit der niederländischen Handelsgesellschaft so wie die Capitale concentrirten sich auf dem kleinern Gebiete, spornten zu Unternehmungen aller Art, zur Ausdehnung der Schifffahrt, zu Einführung neuer Industriezweige; die Manufacturen von Gent und Brabant, welche den Absatz nach den Colonien verloren, erstanden unglaublich schnell in Holland; alle die vielen auf Schifffahrt bezüglichen Gewerbe, alle im Küstenland besonders vortheilhaft betriebenen Fabriken blühten auf, selbst Eisengießereien und Maschinenfabriken wurden angelegt, und ruhige Gärtnerortschaften wandelten sich binnen wenigen Jahren in summende Fabrikstädte um. Was der Staat an Ausdehnung verloren, gewann er am intensiven Leben wieder; von neuem ergriff die Holländer, wie seit einem Jahrhundert nicht mehr, die alte Handelsleidenschaft, und das alte Staatsprincip stieg wie mit verjüngter Kraft aus der Trennung von Belgien empor. Allein noch mehr als von diesem gilt von Holland, daß der aufblühende Zustand des sichern

Fundaments entbehrt und ein breiteres gewinnen muß, wenn er nicht bei den ersten heftigen Weltstürmen wieder zusammen brechen soll; auch davon ganz abgesehen, daß auf denselben eine ungeheure Staatsschuld, eine kaum noch zu steigernde Abgabenlast, die Erhaltung einer Land- und Seemacht, eine verwickelte kostspielige Verwaltung und den Handel erschwerende veraltete Einrichtungen drücken. Denn Holland stützt sich jetzt wesentlich auf seine Colonien und den von ihm monopolisirten Umsatzhandel seiner Colonialerzeugnisse gegen europäische. Nun kann aber der nächste Seekrieg ihm möglicher Weise die erstern rauben, und die ringsumher aufstrebenden Handelsreiche dürften es mehr und mehr in ihrem Interesse finden, den Colonialhandel zu eigenem Vortheil zu betreiben.

Die holländische Handelspolitik läßt sich unter folgende vier Punkte zusammenfassen: 1) größtmögliche Ausdehnung des Colonialanbaues bei möglichst billiger Erzeugung, also bei geringem Verbrauch an europäischen Waaren; 2) Sorge für den vortheilhaften Absatz der Colonialerzeugnisse durch Verträge und andere Mittel, da das Mutterland selbst nur einen geringen Theil derselben verzehren kann; 3) Betreibung des Colonialhandels in eigenen Schiffen, überhaupt Belebung der Schifffahrt; 4) Beförderung der Industrie im Mutterlande, namentlich solcher Zweige, welche die Bedürfnisse der Colonien und der Schifffahrt decken, um so auch den Einfuhrhandel in dieselben dem eigenen Lande zu gewinnen. Es fragt sich, wie weit die Durchführung dieser Grundsätze mit dem deutschen Interesse übereinstimmt, das im Colonialwaarenhandel folgendes unabänderlich erheischt: Deutschland muß in denjenigen Ländern seinen Bedarf an Colonialerzeugnissen kaufen, welche ihm

dafür Manufacte abnehmen, und dieſen Colonialhandel als ſeinen Antheil am Welthandel möglichſt in eigenen Schiffen und ohne Zwiſchenkunft fremder Völker betreiben.

Der holländiſche Colonialanbau hat in den letzten zehn Jahren eine außerordentliche Ausdehnung gewonnen und ſchreitet in noch größerem Verhältniſſe fort. In Rotterdam und Amſterdam wurden eingeführt:

| | | Fäſſer: | Kiſten: | Matten: |
|---|---|---|---|---|
| an Zucker | 1834 | 21,500 | 31,058 | 94,680, |
| „ | 1840 | 29,299 | 67,621 | 190,892.*) |

An Kaffee 1834: 555,731 Ballen und 2084 Fäſſer.
„ 1840: 866,620 „ 5895 „ **)

Die Einfuhr von Reis betrug aus den eigenen Colonien 1836 31,721 Ballen, 1839 262,101 Ballen; von Indigo 1834 2726, 1840 aber 9054 Kiſten; von Pfeffer 1834 5931, 1837 23,100 Ballen. Nach den officiellen Werthangaben war die Geſammtausfuhr aus den holländiſchen Colonien (Java und Madura) in run-

---

*) Da die Kiſten fremden Urſprungs ſind, von Braſilien und Havanna, und um das Doppelte zugenommen haben, ſo kann die Vermehrung der Production in den eigenen Colonien alſo doch mit dem noch raſchern Aufſchwung des Geſchäfts nicht Schritt halten.

**) Die Ausfuhr aus Java betrug:

| | Pic. Zucker | P. Kaffee | P. Reis | Pfd. Ind. | P. Macis |
|---|---|---|---|---|---|
| 1828 | 25,869 | | | | |
| 1829 | 73,780 | 281,662 | 808,740 | 46,369 | 180 |
| 1837 | 676,085 | 684,947 | 1,003,550 | 822,492 | 1213 |
| 1838 | 735,000 | 590,000 | 1,000,000 | 743,000 | 1500 |
| 1840 | 1,013,878 | 1,132,375 | | 2,123,911 | |

Die Einfuhr in Holland war:
1829 36 Mill. Pfd. Kaffee und 60 Mill. Pfd. Zucker;
1839 89 „ 143 „

den Summen 1828 16 Millionen, 1834 29, 1836 40 und 1839 58 Millionen Gulden. Bei dieser ungeheuern Zunahme der Ausfuhren stiegen die Einfuhren in den Colonien kaum nennenswerth, denn der Werth derselben betrug 1828 schon beinahe 18 Millionen, 1834 18¾, und 1836 nur wenig über 18½ Millionen, mit Inbegriff der Einfuhren aus China, Japan, Neuholland, Bengalen ꝛc. Dieß für die europäischen Manufacturen so ungünstige Mißverhältniß wird dadurch besonders für Deutschland durchaus unerträglich, daß Holland gerade den weit größten Theil seiner Colonialerzeugnisse an uns absetzt, dagegen aber wenig Manufacte von uns bezieht, wir überhaupt bei dem ganzen ungeheuern Colonialhandel direct fast gar nicht betheiligt sind. Die Ausfuhr aus Java und Sumatra nach Europa stieg von 1828 bis 1836 von 10 auf 30 Millionen Gulden, während die Einfuhren in den holländischen Colonien aus Europa und Amerika zwischen 8 und 9½ Millionen schwankten und 1830 10¼ Millionen erreichten; von diesen kamen für 5¾ Millionen aus Holland und davon wieder für 4¼ Millionen mit holländischen Ursprungserzeugnissen, so daß der deutsche Ausfuhrhandel höchstens mit 1½ Millionen Gulden daran betheiligt war. Gerade bei den für uns wichtigsten Gegenständen nimmt die fremde Einfuhr in Java ab; z. B. fremde Wollenwaaren 1834 für 193,440, 1836 nur für 114,800; fremde Leinen- und Baumwollenwaaren 1834 für 4,120,000, 1836 nur für 2,900,000; Glas- und Irdenwaaren 1834 für 303,000, 1836 nur für 209,000; Stahl und Stahlwaaren 1834 für 82,000, 1836 nur für 52.000 Gulden u. s. f. Die holländischen Fabriken selbst führen mehr und mehr ein. Der Werth der Einfuhr allein in Leinen- und Baumwollenwaaren betrug in den holländischen Co-

lonien 1839 über 10½ Millionen Gulden; aber davon kommen auf die holländische Nationaleinfuhr 7⅖ Millionen (1½ mehr als 1838), auf die fremde nur 3⅕ Millionen (¾ weniger als 1838), und von dieser fremden kommen wieder auf England allein 2⅗ Millionen, mithin bleiben für Deutschland und die übrigen europäischen Staaten nur ungefähr ⅗ Millionen oder 600,000 Gulden als Werth der ganzen Ausfuhr von Leinen- und Baumwollenwaaren nach den holländischen Colonien. Von den europäischen Einfuhren in diesen kamen nur 14 Proc. aus Deutschland, aus England aber 42 Proc., und das Uebrige aus Holland — und doch machte Deutschlands willige Abnahme holländischer Colonialerzeugnisse deren ausgedehnten Anbau allein möglich! Bei dem directen Handel mit den holländischen Colonien hat Deutschland nur einen erbärmlichen Antheil. 1839 gingen aus Java nach Holland Zucker 744,995 Picul,

„ Hamburg „ 9,485 „
„ Holland Kaffee 678,279 „
„ Hamburg „ 28 „

Von dem Totalwerth der Ausfuhren von Java und Madura gingen 1839 nach Holland für 40,214,399 fl., nach Hamburg für 227,894 fl., nach Bremen für 23,380 fl. Die Einfuhren in Java und Madura, im Werth von 24,961,012 fl., betrugen aus den Niederlanden für 11,348,958 fl., aus Hamburg für 276,000 fl., aus Bremen für 22,870 fl. in Waaren. Nach den zu Batavia amtlich herausgegebenen Tabellen ist der Werth der 1836 auf Java eingeführten Waaren berechnet zu 5,777,043 fl.
davon mit holländischen Ursprungszeugnissen versehen 4,212,076 fl.
bleiben also nicht holländischen Ursprungs für 1,564,967 fl.

von welchen nur ein kleiner Theil auf deutsche Erzeugnisse kommt. Seit jenem Jahre ist die holländische Industrie nicht zurückgegangen, sondern vorgeschritten; außerdem sind die belgischen Waaren seit 1839 in die Reihe der begünstigtsten eingetreten; endlich hat England bei gleicher Begünstigung weit mehr Gelegenheit zum Absatze nach Java als wir; auch werden z. B. englische Twiste nicht nur direct nach Ostindien gesandt, sondern auch nach Holland, hier zu Stoffen verwebt und dann als holländisches Fabricat nach den holländisch-ostindischen Colonien ausgeführt. Diese Verhältnisse sind, wie gesagt, unerträglich für Deutschland, will es anders seine Manufacturen, seinen Handel und seine Schifffahrt der Mündigkeit entgegen führen.

Im Jahre 1840 betrug:

| | |
|---|---|
| die Gesammteinfuhr in Java | 26,434,624 fl., |
| die Gesammtausfuhr aus Java | 74,230,553 fl., |
| Ueberschuß der Ausfuhr | 47,795,929 fl. |
| Die Einfuhr aus den Niederlanden | 15,226,586 fl., |
| die Ausfuhr nach „ | 56,904,473 fl., |
| Ueberschuß der Ausfuhr | 41,679,287 fl. |

Bei diesem ungeheuern Mißverhältniß zwischen Ein- und Ausfuhr kommen noch über drei Fünftheile des ganzen Handels auf Niederland allein.

Von welchem Werthe ist uns dagegen der Handel der Hanseſtädte, namentlich der directe nach Westindien, Süd- und Nordamerika! Hamburg hat in den letzten Jahren jährlich für 6½ Millionen Gulden von einem einzelnen deutschen Fabricate, Leinwand, bezogen, und den Gesammtwerth der ihm zugeführten deutschen Erzeugnisse aller Art kann man auf 52 Millionen preußi-

sche Thaler schätzen. Ferner kommen im ungefähren Durchschnitt der letztern Jahre aus transatlantischen Häfen, mit Ausschluß der holländischen Colonien, jährlich nach Amsterdam und Rotterdam 210, nach Hamburg und Bremen aber 500 Schiffe.

Die holländische Gesetzgebung, namentlich die Schutz- und Unterschiedszölle lasten erdrückend auf dem deutschen Handel mit den holländisch-ostindischen Colonien. Bald nachdem Niederland seine Colonien im indischen Archipel von England zurückerhalten, entstanden Zerwürfnisse aus der Art des Verkehrs dahin, die endlich durch den Tractat vom 17 März 1824 ausgeglichen werden sollten. Derselbe setzte fest, daß kein Unterthan oder Schiff der einen Nation höheren als den doppelten Abgaben unterworfen sein sollte, welche Unterthan oder Schiff der Nation, welcher der Hafen gehöre, zu entrichten habe; Waaren, die letztere gar nicht verzolle, sollen für jene mit keinem höhern als einem Werthzoll von 6 Procent belegt werden. Nicht lange aber, so beschwerte sich England, besonders daß brittische Baumwollwaaren einen Einfuhrzoll von 25 Procent entrichten müßten, wenn sie in niederländischen Schiffen eingeführt würden, und die man in allen andern Fällen mit einer Abgabe von 50 Procent zu belegen drohte, wogegen niederländische Baumwollwaaren zollfrei eingingen. Erst nach einer sehr nachdrücklichen Sprache Lord Palmerstons gab die holländische Regierung so weit nach, daß sie gegen Ende 1835 verfügte: auch niederländische Wollen- und Baumwollwaaren sollten künftig einen Zoll von mindestens 12½ Procent oder die Hälfte dessen, was brittische Waaren zu zahlen haben, entrichten. Der neuen Vorstellung Lord Palmerstons, daß die brittischen Waaren gegen die Festsetzungen des Ver-

trags dem höhern Zoll auch dann unterworfen sein würden, wenn sie auf niederländischen Schiffen nach jenen Häfen kämen, ward durch einen Tarif vom 10 August 1836 abgeholfen, welcher bestimmt: es entrichten

| | in niederländischen Schiffen | in fremden |
|---|---|---|
| Baumwollenwaaren | 12½ Proc. | 25 Proc. |
| Leinen | 6 „ | 12 „ |
| Wollenwaaaren | 12½ „ | 25 „ |
| alle andern Waaren | 6 „ | 12 „ |

Die englischen Kaufleute können sich nicht mit Grund beklagen, jene Abgabe auf holländische Waaren sei trügerisch, indem sie durch eine geheime Vergütung bei der Ausfuhr wieder ausgeglichen würde, weil man in den englisch-ostindischen Häfen es den Holländern reichlich vergilt. Uns Deutschen aber steht eine solche Wiedervergeltung in Colonien nicht zu Gebote und wir leiden sowohl in den englischen als in den holländischen Häfen unter den trügerischen Tarifen; wir können es ihnen nur durch diesseitige Zollerleichterung für unsere eigene Schifffahrt und unsern eigenen Handel entgelten lassen, was nicht geschieht. Aehnliche Nachtheile treffen uns auch im holländischen Mutterlande. Wir sehen unsere wichtigsten Interessen von einem der bedeutendsten Märkte ausgeschlossen, zum Danke dafür, daß wir demselben für seine Producte die wichtigsten Abnehmer sind.

Doch wir haben unsere eigene Nachlässigkeit anzuklagen, daß wir uns in eine so falsche Lage gegen Holland und seine Colonien versetzt sehen. Denn was hat Deutschland gethan, sie von sich abzuwälzen? Haben wir nicht alle Unbilden Hollands in Geduld hingenommen, selbst die saubere Deutung des jusqu'à la mer, diese Prätention auf holländische Oberherrlichkeit über

das Meer? Alle die Plackereien gegen die Rheinschiff-fahrt und noch neuerdings die Verordnung über das Bugsiren von Frachtschiffen auf holländischem Flußgebiete, das doch den holländischen Dampfschiffen auf den deutschen Flüssen gestattet worden und laut Verträgen nicht untersagt werden kann? Haben wir nicht die Schifffahrt auf der Elbe und Weser erschwert zu Gunsten der holländischen Politik, die Ems und ihre Wasserverbindung mit dem Rhein und der Weser vernachlässigt, Emden und andere ostfriesische Häfen vergessen? Ertragen wir nicht noch immer die Anmaßung Hannovers, den Stader Zoll zu einem Seezoll zu stempeln? Wo haben wir nach Plan und mit Einigkeit gehandelt? Die Trennung vom deutschen Meere lähmt die Politik des Zollvereins, und wie sollen die Seehäfen ohne Hinterland Bedrückungen zurückweisen, wie sie aus unsern Verhältnissen zu Holland und fast allen Ländern für unsern Seehandel entspringen? Nur durch Einigung gewinnt Deutschland die wirksame Waffe der Reciprocität, die Kraft zu einem erfolgreichen Kampfe gegen die feindselige Handelspolitik fremder Staaten.

Bewundern dagegen müssen wir die kluge Fürsorge, mit welcher die Holländer ihre Interessen wahrgenommen haben; bewundern die kräftige Handelspolitik, welche den Grundstein ihres in so wenig Jahren errichteten glänzenden Handelsgebäudes bildet. Schade nur, daß diese Klugheit nicht in einem größeren Verhältnisse, in einem innigern zu Deutschland angewendet ist, daß dieses Gebäude ungeachtet aller Anstrengungen auf seiner bisherigen Grundlage unhaltbar sein wird. Nein, auf die Dauer kann es Holland nicht gestattet bleiben, seine Colonialerzeugnisse nach Deutschland abzusetzen, dagegen sein Bedürfniß an europäischen Erzeugnissen da

zu nehmen wo es ihm beliebt. Das ist vom höhern Gesichtspunkte aus betrachtet sogar gegen sein eigenes Interesse; denn würde es den deutschen Manufacten in den Colonien wie im Mutterlande den Vorzug geben, so würde die Nachfrage Deutschlands nach holländischen Colonialwaaren in demselben Verhältnisse steigen, in welchem der Absatz an deutschen Manufacten dahin zunimmt, während England, es mag noch so viel Waaren nach Holland absetzen, immer den größten Theil seiner Bedürfnisse an Colonialerzeugnissen aus seinen eigenen Besitzungen beziehen wird. Entweder muß daher Deutschland (ich meine den erweiterten Zollverein) in Holland und dessen Colonien für seine Erzeagnisse einen bevorzugten Markt gewinnen, oder es sieht sich mehr und mehr genöthigt, in Ansehung der Colonialwaareneinfuhr zu Gunsten von Mittel- und Südamerika und der freien Märkte von Westindien einen Differenzzoll einzuführen.

1838 führte Holland 84 Millionen Pfund (Zollvereinsgewicht) Zucker ein; die Wiederausfuhr als Rohzucker betrug 24 Mill. Pfund, was allein, den Zollcentner nur zu 15 fl. gerechnet, einen Werth von 3,600,000 fl. gibt. Die übrigen 60 Mill. Pfund gingen in die holländischen Raffinerien und lieferten etwa 56 Mill. Raffinaden und Syrup, wovon mindestens 36 Mill. ausgeführt wurden. Hiefür sind mit dem Rohzucker zusammen etwa 11 Mill. Gulden an Geld oder Geldeswerth ins Land geflossen, und dabei ist noch der Gewinn der Fabrication, der Rhederei und des Tauschhandels mit Java gar nicht in Anschlag gebracht. In den letzten Jahren ist die Ausfuhr besonders von Lompen, also auch der Gewinn noch ungleich größer gewesen; natürlich daher, daß Holland alles aufbietet um diesen Handelszweig zu behaupten. Um ihn an das Mutterland zu binden, sucht man möglichst

wenig Rohzucker und möglichst viel Raffinade auszuführen; zu diesem Zweck bewilligt die Regierung der Raffinerie im Großen, gegenwärtig nur von drei Häusern betrieben, eine Ausfuhrprämie in der Form eines Rückzolles bei der Wiederausfuhr von Lompen und Raffinade, in deren Folge unsere kleinen Raffinerien theilweise ihr Geschäft aufgeben und die großen dasselbe meist auf bloßes Umschmelzen der Lompen in eine andere Gestalt zurückführen mußten. Besonders in den östlichen Provinzen war dieß der Fall; wogegen Köln bei seiner günstigen Lage zu Holland sein Zuckergeschäft, wo nicht ausdehnte, doch behauptete. Das deutsche Interesse erheischt aber dringend, einen Eigenhandel im Zucker hervorzurufen, was nur dadurch möglich wird, daß der Schutzzoll gegen fremde Raffinade directe Beziehung des Rohzuckers aus den Productionsländern zuläßt; weßhalb ein großer Zollunterschied zwischen Lompen und Raffinade nicht zu billigen ist, indem Lompen nur Raffinade sind, die zur Umgehung des Zolles verdorben und noch einmal umgeschmolzen werden. Eigene Zuckermärkte sind um so wünschenswerther, als sie die eigenen Raffinerien in Stand setzen, ihren jedesmaligen Bedarf an Rohzucker vom Lager der Speculanten kaufen zu können. Die Zuckereinfuhr nach Europa ist die Hälfte des Welthandels, und Deutschlands Theilnahme an demselben beruht auf dem Austausche tropischen Zuckers und seiner Fabricate. Directe Zuckereinfuhr nützt also unermeßlich dem Handel der Seehäfen und der Industrie zugleich. Bis jetzt aber verbraucht der Zollverein auf den Kopf nur 4 Pfund, während Holland 8 und England sogar 20 bis 23 Pfund auf den Kopf jährlich verbraucht; dieß ungünstige Verhältniß rührt davon her, daß Holland uns seine Raffinade zusendet und wir noch keinen Eigenhandel im Rohzucker haben. Wie

ſich dieß zum Beſſern ändert, muß ſich auch der Betrag der Zolleinnahme vermehren, der dadurch nicht wenig gemindert ward, daß die Holländer uns bei demſelben Rückzoll lieber Lompen als erklärte Raffinade zuſandten, indem dieſe einen um $4\frac{1}{2}$ Thaler höhern Zoll als jene entrichten mußte; ferner iſt der Zoll von 5 Thalern auf Rohzucker dem wirklichen Zuckergehalt nach gerechnet höher als der Zoll von $5\frac{1}{2}$ Thalern auf Lompen.

Die Stipulationen des holländiſchen Vertrags verletzten die ſo wichtige Zuckerinduſtrie in allen ihren Zweigen, die Intereſſen des Ackerbaues, der Fabrication, des Handels, der Schifffahrt und der Staatseinkünfte, ohne für die Conſumenten auch nur die mindeſte Erleichterung herbeizuführen. Die Fortdauer des darin aufgeſtellten Zuckertarifes würde folgende Wirkungen äußern: 1) die Rübenzuckerfabriken gingen zu Grunde, auch die bloß im landwirthſchaftlichen Intereſſe betriebenen; 2) Holland verſorgte immer ausſchließlicher alle deutſchen Märkte mit Zucker, und an einen eigenen Zuckerhandel wäre nicht zu denken; 3) die deutſchen Zuckerſiedereien würden theils noch mehr eingehen, theils auf das Geſchäft des Umſchmelzens holländiſcher Raffinade zurückgeführt, ohne weiter ſtaatsökonomiſche Vortheile für uns zu haben; 4) hieraus erwüchſen den Zolleinkünften des Vereins immer empfindlichere Verluſte. Preußiſcherſeits wurden dieſe Nachtheile zwar nicht verkannt, aber wie ein unvermeidliches Uebel betrachtet. Denn, hieß es, wir können weder die holländiſche Ausfuhrprämie aufheben, noch verhindern daß Raffinade unter dem Namen Lompen eingeführt wird; und wollten wir auch den Zoll auf Lompen dem auf Raffinade gleichſetzen, ſo würde der letztere doch unter der Bezeichnung Rohzucker eingehen. Angenommen, es verhielte ſich ſo, es ließe ſich kein ein-

faches Verfahren auf der Mauth zur Unterscheidung von Rohzucker und Raffinade auffinden, so wäre offenbar nichts einträglicher, als einen und denselben Zoll von allem eingehenden Zucker zu erheben. Nur weil wir, ohne eigenen Colonialzucker, bloß unsere Siedereien zu beschützen hatten, besteuerten wir den rohen Zucker niedriger als den gesottenen; ist aber das Bestehen der 150 Raffinerien im Zollverein nur ein trügerisches, so verdienen sie den hohen Schutz nicht, die in dem Gewerbe steckenden Capitale würden eine vortheilhaftere Anwendungsart suchen und für die unmittelbaren Verluste könnte aus den höhern Zolleinnahmen eine billige Entschädigung eintreten. Gäbe solche Anordnung zu viele Bedenken, so könnte man von dem allgemeinen Zollsatze zu Gunsten desjenigen Rohzuckers abgehen, der unmittelbar zur wirklichen Versiedung bezogen würde. Welches, hätten wir Colonien, alsdann natürlich das in ihnen gewonnene Erzeugniß wäre (ein gewiß für Holland beachtenswerther Umstand!), gegenwärtig also der Rohzucker uns durch vortheilhafte Handelsverträge verbündeter Länder sein könnte. Jedenfalls wäre solche Anordnung dem frühern Tarife vorzuziehen; denn er würde den Rübenfabriken einen wirksamen Schutz verleihen, das Einschwärzen von Raffinade zu geringerem Zoll verhindern, die Zolleinkünfte vermehren und den deutschen Handelsbund in eine vortheilhaftere Lage zur Abschließung von Handelsverträgen bringen. Der letzte Vortheil, obwohl erst nach Aufkündung des im März 1841 mit England abgeschlossenen Vertrags zu erreichen, ist nicht hoch genug anzuschlagen; denn was würde uns z. B. nicht Brasilien für unsere Manufacturen gewähren, wenn wir seinem Rohzucker zur Versiedung in unsern Raffinerien 50 Procent Abschlag von dem allgemeinen Zuckerzoll zu gut kommen

ließen! Indeſſen hält man es neuerdings für möglich, den rohen Zucker von dem geſottenen nach dem ſpecifiſchen Gewichte oder nach den Procenten des Zuckerſtoffgehalts ſchnell und ſicher auf der Mauth zu unterſcheiden. Dieß vorausgeſetzt, dürften die neuen Tarifſätze die frühern weit übertreffen. Folgende Beſtimmungen ſind immer feſtzuhalten: der niedrigſte Zollſatz trifft nur denjenigen Rohzucker, welcher zur wirklichen Verſiedung bezogen wird; der Rohzucker aber, welcher ſogleich in den Handel zum Verbrauch übergeht, entrichtet bereits eine um 10 bis 20 Proc. höhere Abgabe; Lompen endlich werden wie Raffinade beſteuert. Unſere Siedereien erhalten dadurch einen angemeſſenen Schutz, und wenn Holland, Belgien ꝛc. auch fortfahren die Ausfuhrprämie zu bezahlen, ſo werden ſie dieſelbe doch nicht ſo erhöhen können, daß ſie den Zoll auf Raffinade ausgleicht; ſollte aber der Verſuch dazu gemacht werden, ſo wäre der Zollverein gezwungen, einer ſolchen Maßregel ſofort eine abwehrende entgegenzuſtellen. Auch die Rübenfabriken kommen in eine günſtigere Lage, weil der zum Verbrauch eingehende Rohzucker höher beſteuert und das Uebergewicht der fremden Colonialzuckerſiederei ſich mindern wird. Endlich wird der neue Zuckertarif den Einfluß Hollands auf unſern Märkten beſchränken und den deutſchen Seehandel unabhängiger machen im Eintauſche des Rohzuckers der tropiſchen Länder gegen deutſche Waaren, was hinreicht, ſo lange der Märzvertrag den Zollverein in Abſchließung wahrhaft vortheilhafter Handelsverträge mit den freien Staaten tropiſcher Zonen behindert.

Gegen die jetzt allgemein gültige Herabſetzung des Eingangszolls für niederländiſchen Reis von 3 auf 2 Thlr. iſt nichts einzuwenden; nur muß bemerkt werden, daß Reis wegen des allgemeinen unmittelbaren Verbrauchs zu

denjenigen fremden Erzeugnissen gehört, welche sowohl für die Zollcasse als für Handelsverträge von Wichtigkeit sind. Dagegen war die Bestimmung ein Fehler, wonach der Zoll für Erzeugnisse der holländischen Viehzucht auf die Hälfte der Eingangsabgaben erniedrigt wird, wie sie bestanden oder in der Folge festgesetzt werden möchten; um so mehr als von ähnlichen Differenzzöllen zu Gunsten des Zollvereins durchaus nicht die Rede war. Im Artikel 5 des holländischen Vertrags machten sich die Vereinsstaaten verbindlich, ihre Tarifsätze auf die wichtigsten holländischen Handelsartikel nicht zu erhöhen, ebenfalls ohne sich eine ähnliche Verpflichtung von Seiten Hollands geben zu lassen. Obwohl durch Artikel 3 die Bestimmungen des preußisch-holländischen Schifffahrtsvertrages vom 3 Junius 1837 auf die Flaggen der andern Rheinuferstaaten ausgedehnt werden, so ist die Rheinschifffahrt nach wie vor nicht frei; weßhalb auch hauptsächlich der Plan der Wiederbelebung der alten kölnischen Seeschifffahrt scheiterte. *) Zudem will Holland wohl Rheinschiffe, die das Rheinschifffahrtspatent führen, zulassen, aber mit neuer Auslegungskunst nicht Rheinseeschiffe; es ließ ein Schiff von Danzig, den „Thomas," nicht durch, ungeachtet dessen Seebriefe die Erlaubniß beigefügt war den Rhein zu befahren, verhindert also den Verkehr zwischen den Provinzen einer und derselben Monarchie und derjenigen

*) Leider haben die Holländer in der Wiener Acte, trotz deren Erklärung über die Freiheit des Rheins, das Recht erworben, droit fixe und Octroi erheben zu dürfen, welche Belastung bei werthvollen Gütern 10 fl. pr. Tonne erreicht, wenn unvermeidliche Nebenkosten beigerechnet werden, wodurch dem directen Rheinseehandel die Thüre verschlossen ist. Dieß Recht kann zwar nur auf friedlichem, aber auch nur auf energischem Wege beschränkt werden.

gerade, mit welcher der Vertrag abgeschlossen ward. Wie wichtig die freie Schifffahrtsverbindung zwischen dem Rhein und den preußischen Ostseehäfen ist, geht aus dem hervor, was A. v. Binzer in der deutschen Vierteljahrsschrift als Thatsache anführt, daß nämlich Köln und Neuß allein in einem Jahre von dortigen Erzeugnissen genug bezogen, um 60 Küstenfahrer zu befrachten. „Wie würde aber der Rheinhandel wachsen und gedeihen, wenn die Schifffahrt frei wäre, wenn die zahllosen kleinern Seeschiffe der Ostsee, der dänischen Westküste, der Elbe, Weser, Ems ungehindert ein- und auslaufen dürften. Es bedarf dazu keiner eigenen Rheinseeschiffe; in jenen Gegenden wimmelt es von Küstenschiffen mancher Art (das holsteinische Dorf Blankenese allein hat deren 155 von nahe an 3000 Commerzlast), die alle die Nordsee durchfahren und eben so gut geeignet sind bis nach Köln hinauf zu kommen — versteht sich mit Schleppdampfschiffen, denn sie haben weniger Zeit übrig als die Rheinschiffer. Später würde es dann auch nicht an Rheinseeschiffen fehlen, da Holland allein nicht im Stande ist, unsern ganzen auswärtigen Handel zu vermitteln; den Rheinlanden würden also die Vortheile der Rhederei zu Theil werden, und das wenige Holz, das Holland von uns bezieht, würde doppelt und dreifach gewinnbringend zu eigenem Schiffbau verwandt. — Jede Beschränkung der Rheinschifffahrt erscheint uns als eine Verletzung der deutschen Nationalwürde, daher wahre volle Freiheit der Rheinmündungen als conditio sine qua non, und ohne die bündigste Sicherung dieser Bedingung jede weitere Unterhandlung vom Uebel."

Die wenigen Vortheile, welche dem Zollverein im holländischen Tractate zugestanden und durch dessen Nachtheile für uns freilich weit überboten wurden, verringerten

ſich noch durch die Verträge, welche Niederland mit England und Frankreich abſchloß. Der holländiſche Boden, wie fruchtbar auch und wie geſchickt zur Viehzucht, weit über den Bedarf benutzt, iſt doch zu eng, um auch nur die unentbehrlichſten Lebensbedürfniſſe in hinreichender Menge zu liefern. Außerdem fehlt es an Holz und Metallen. Sonach iſt Holland abhängig vom Ausland und es kann Deutſchland nicht entbehren. Die nennenswerthen Erzeugniſſe, die wir an Niederland abſetzen, ſind ſolche, die es aus der Fremde und zum Theil durchaus von uns beziehen muß; wie hoch es die letztern beſteuert, kann uns ziemlich gleichgültig ſein. Dahin gehören Holz, Steine und Mörtel (was auch nach England geht), ein Theil des Kohlenbedarfs (im Allgemeinen verſorgt England die Küſtenſtädte mit Kohlen, wir in Concurrenz mit Belgien mehr die innern Landestheile); gleichfalls viele feine Eiſen-, Stahl-, Quincailleriewaaren (deren wir in nicht geringerer Menge nach England einführen), wohingegen es ſeinen Bedarf an gröbern Gußwaaren theils aus eigenen Fabriken, theils aus England bezieht, mit dem wir darin nicht concurriren können, weil wir leider kein ſo wohlfeiles Eiſen haben *) (auch erhält es andere Eiſenwaaren, wie

*) Unſer Eiſenbetrieb hat erfreuliche Fortſchritte gemacht. Im preußiſchen Staate betrug der Werth der Bergbauerzeugung 1837 23,629,572 Thlr., 1839 27,868,057 Thlr.; alſo in zwei Jahren eine Zunahme von mehr als 18 Procent. Die Erzgewinnung ſtieg zwar nur von 1,513,201 auf 1,861,219 Thlr., die Geſammtproduction des Hüttenbetriebes dagegen von 16,372,910 auf 18,804,339 Thlr. Werth, wovon auf die Eiſenproduction 12,511,466 und 14,291,474 Thlr. und von dieſen wieder auf Gußwaaren 620,886 und 2,571,715 Thlr. kommen, ſo daß die Zunahme an Erz 16⅕, in der geſammten Eiſenhüttenproduction 13⅖, in Gußwaaren allein

Nägel ꝛc., aus Belgien, was ſelbſt während der belgiſchen Revolution auf dem Umwege über England geſchah); dasſelbe gilt von gewirkten Strümpfen, Nürnberger Spielwaaren und dergleichen. Die Ausfuhr von allen dieſen Gegenſtänden nach Holland hing von den im Vertrage ſtipulirten Zollerleichterungen wenig ab, es kann ihrer

---

314⅕ Procent betrug, während die Production von Roh- und Friſcheiſen 1839 um 1½ Proc. geringer war als 1837. Preußen könnte dieſer wichtigen Induſtrie auch an Rohſtoff weit mehr liefern. In den Jahren 1829/31 wurden durchſchnittlich an Roheiſen, Gußeiſen ꝛc. 51,864, an geſchmiedetem Eiſen, Blech und Drath 55,248, zuſammen 107,112 Ctr. mehr ein- als ausgeführt; dagegen an Eiſenwaaren 68,111 Ctr. mehr aus- als eingeführt. Für den ganzen Zollverein ſtellt ſich ein ähnliches Verhältniß heraus. 1834 wurden von Roheiſen, Schmiedeiſen, Blech, Drath und Ankerketten 384,849 Ctr. mehr ein- als ausgeführt, von Eiſenwaaren 90,423 Ctr. mehr aus- als eingeführt. Die Mehreinfuhr jener betrug aber 1836 nur 248,179 und 1837 nur 242,754 Ctr., und die Mehrausfuhr dieſer hob ſich 1836 auf 108,527, 1837 auf 102,075 Ctr., von feinen Eiſenwaaren betrug 1834 die Einfuhr 1887, die Ausfuhr 12,161 Ctr., 1837 aber ſtieg jene auf 2275, dieſe auf 16,425 Ctr. Der Anſchluß Oeſterreichs mit ſeinen reichen Eiſenſchätzen an den Verein würde für den deutſchen Hüttenbetrieb vom größten Vortheil ſein. — Auch die Maſchinenfabriken haben an Zahl- und Leiſtungsfähigkeit bedeutend zugenommen; zu den in Preußen allein 1838 beſtehenden 23 Etabliſſements dieſer Art ſind ſeitdem wieder mehrere hinzugekommen, andere erweitert worden, worauf die Gewerbeſchulen günſtig einwirken, namentlich das Gewerbinſtitut zu Berlin, das, einzig in ſeiner Art, unter der Leitung des verdienten Geh. R. Benth blüht. Die Zahl der auf der Schule, in der Praxis und auf langen Reiſen gründlich durchgebildeten preußiſchen Mechaniker wächst mit jedem Jahre, und die Maſchinenkraft Deutſchlands erhält dadurch einen ſichern Grund.

nicht entbehren und sie nirgends gleich billig und gut finden.

Anders aber verhält es sich mit einigen Bodenerzeugnissen, zumal mit deutschen Weinen. Wenn Holland alle Weine auf der Mauth gleich behandelt, so können wir nur auf geringen Absatz dahin rechnen. Die Fracht von Bordeaux nach Amsterdam stellt sich nicht höher als die von der Mosel, dem Mittelrhein und dem Main dahin; der französische Weinbau kostet aber weniger Mühe und Pflege als der deutsche, und der Holländer Vorurtheil zieht die französischen Weine den unsrigen vor. Um daher mit Frankreich concurriren zu können, müssen wir in Holland begünstigt werden. Der Tractat ermäßigte nun zwar den Einfuhrzoll auf Wein in Fässern von 2 fl. per Hectoliter auf 10 Cents; allein dieser Zoll betrifft nur den Zwischenhandel, den die holländische Gesetzgebung nach der natürlichen Lage des Staats ohnehin im eigenen Vortheil erleichtern muß, und die Aenderung ist für Deutschland von keiner Erheblichkeit, da der bessere Wein in Flaschen immer noch mit 5 Cents für die Flasche belastet ist und aller Wein, außer dem Eingangszoll, noch einer Verbrauchssteuer (Accise) unterliegt, die mit dem Octroi in den Städten 4 bis 5 Sgr. per Flasche beträgt. Ein wirklicher Vortheil könnte dem deutschen Weinhandel nur durch Versendung nach Java erwachsen; aber die Differenzzölle für Wein in Flaschen sind dort so hoch, daß der von Holland kommende Wein beinahe zwei Drittel weniger Zoll zahlt als der von Deutschland kommende; in Folge davon fabriciren die Holländer selbst den Wein aus französischem und versenden ihn in Flaschen, genießen also den Vortheil des Geschäfts allein. Bei der Einfuhr in Fässern zwar besteht jener Unterschied nicht, aber der deutsche Wein kann in Fässern nicht die Linie passiren. Endlich ist durch

den neuen Tractat mit Frankreich der Eingangszoll auf franzöſiſche Weine in Fäſſern ganz aufgehoben, was denn unſere Weine von den holländiſchen Märkten bis auf die Liebhaber verdrängt. Bald genug könnte es dahin kommen, daß der holländiſche Weinabſatz nach Deutſchland ſtärker wäre als umgekehrt. Der Weinhandel des Zollvereins ſieht ſich überhaupt wenig begünſtigt; die Seeſtädte der Niederlande, ſo wie Bremen, Hamburg, Lübeck haben nicht nur den Vortheil des bequemern Bezugs, der großartigen Lagerung, langer Erfahrungen in der Behandlung fremder Weine voraus, ſondern auch den beträchtlichen Vortheil, daß die bei der Lagerung im Faſſe ſchwindenden Weine nicht von ihnen verzollt zu werden brauchen. Um den letztern Nachtheil auszugleichen, iſt zwar den Großhändlern des Zollvereins ein hoher Zollrabatt für die bei ihnen lagernden fremden Weine bewilligt worden; aber dieſer Rabatt geht doch der Zolleinnahme verloren und mindert den Schutz für die einheimiſchen Gewächſe. Erſt wenn Emden, Bremen, Hamburg, Lübeck dem Vereine angehören, kann dem holländiſchen Weinhandel eine feſte Schranke zu Gunſten des deutſchen geſetzt werden.

Die Holländer haben den Franzoſen zum Nachtheil Deutſchlands Zugeſtändniſſe gemacht, nur um ihrer anſchwellenden Colonialerzeugung neue Märkte, das Elſaß und Lothringen, aufzuſchließen. Sie geben ſich aber das Anſehen, als hätten ſie dieſen Vertrag mit edler Uneigennützigkeit abgeſchloſſen, in der großſinnigen Abſicht die Kreiſe der freien Handelsbewegung für alle Völker zu erweitern, vorall aber im Intereſſe der loyalen Deutſchen, ihrer Stammverwandten. Es ſei noch ſehr problematiſch, ſagen ſie, und die Zeit erſt müſſe lehren, ob ſie ſelbſt beſondere Vortheile daraus ziehen würden, wie ohne Zweifel Frankreich, am gewiſſeſten aber Deutſchland;

denn jedenfalls würde dadurch unser Transit auf dem Rhein vermehrt werden; *) wir müßten uns ihnen daher zu Dank verpflichtet fühlen und diese Gesinnung dadurch bethätigen, daß wir uns der edlen holländischen Handelsfreundschaft auch fernerhin in die Arme würfen. Solche Argumentation freilich bedarf keiner Widerlegung, ohnehin klingt sie jedem Ohr wie zweischneidige Ironie, die nicht minder scharf unsere bisherige Handelspolitik als die alten selbstsüchtigen Grundsätze Hollands trifft.

Ein zweites sogenanntes Zugeständniß von holländischer Seite ist die Ermäßigung des Eingangszolls auf Getreide um 10 Procent. Dieser Zoll gleitet nach der Höhe des Preises: gilt z. B. Weizen 5 fl. oder weniger für den Malter, so beträgt der Zoll 3 fl.; gilt er 5 bis 6,

---

*) Wohl! aber doch nur dann, wenn Holland seinen Colonialhandel nach dem Elsaß und nach Lothringen vermehrt, also in unvergleichlich höherem Grade gewinnt. Außerdem bilden seine Häfen den Stapelplatz für diesen Handel und nicht die unsrigen, sie verdienen die Spesen, die Kosten der Lagerung, Umladung, der Spedition, und wir genießen ohne Zweifel das große Vergnügen alljährlich einige holländische Schiffe mehr als gegenwärtig durch unser Gebiet segeln zu sehen. Und wenn auch Mainz ein Umladungsplatz für diesen Handel würde, sollte das uns auch nur den geschmälerten Weinabsatz ersetzen? Die kostbaren Colonialwaaren — und sie werden hauptsächlich in Kaffee, Gewürzen und Baumwolle bestehen — haben für den bloßen Transit überhaupt wenig Bedeutung. Eine Steinkohlenzeche an der Ruhr liefert der Schifffahrt mehr Stoff als der gesammte Colonialwaarenhandel rheinaufwärts, und eine an den Rheinufern aufblühende neue Werkstatt mag allein uns für die Transitvermehrung entschädigen. Von höherm Gewichte für uns wäre der Umstand, wenn in Folge des Tractats Straßburg wieder inniger in das Leben der übrigen aufstrebenden Rheinstädte eingeflochten würde.

2; 6 bis 7, 1½; 7 bis 8, 1; 8 bis 9, ½; gilt er 9 fl. und darüber, so erreicht der Zoll mit ¼ fl. seinen niedrigsten Stand. Die bewilligten 10 Proc. betragen nun bei dem höchsten Satze zwar 30 Cents oder für die Last (zu 30 Malter) 9 fl., was erheblich wäre, wenn der dann, also in den guten Jahren, noch bleibende Zoll von 81 fl. für die Last ein umfangreiches Geschäft überhaupt zuließe; in geringen Jahren aber nicht mehr als ¾ fl. für die Last, was dann am wenigsten noch eine Zollerleichterung ist. Dieß gilt um so mehr, als noch besondere Verbrauchssteuern das Brod in Holland so vertheuern, daß Jedermann dort eben so wohlfeil sich an Fleisch und Fischen, was das Land alles in Ueberfluß und bester Güte bietet, als an Brod nähren kann, ja dieß häufig ein Luxusartikel wird. Und wenn der Zollverein die Producte der holländischen Viehzucht um die Hälfte der jetzigen und aller künftigen (!) Tarifsätze zuließ, so hätte nach dem Grundsatze der Gegenseitigkeit jene Ermäßigung mindestens 50 Proc. betragen, auch auf Mehl und Schiffsbrod ausgedehnt werden müssen, und Holland sich nicht die Befugniß ausdrücklich vorbehalten dürfen, sie nach Belieben auch Rußland und andern Ackerbaustaaten zu gewähren. Auch hätte der vermeintliche Vortheil den Zollverein gleichmäßig umfassen, nicht aber auf Nationalschiffe, also auf die Rheinlande und die preußischen Ostseehäfen beschränkt werden müssen, da die Binnenländer des Vereins, deren Ausfuhren auf Weser und Elbe seewärts gehen, davon ausgeschlossen blieben. Das niederländische Korngesetz hat im Lande selbst entschiedene Gegner; denn mit seiner Einführung hat Holland aufgehört ein Hauptstapelplatz der großen Kornvorräthe aus den Ostseeländern zu sein und Hamburg ist im Getreidehandel an seine Stelle getreten; auch liegt es im Interesse des Handelsstaats und seiner Rhederei,

Mehl, Schiffsbrod ꝛc. möglichſt billig zu beziehen. Aber die ungeheure Schuldenlaſt erheiſcht hohe Abgaben. Darum werden auch noch eingehende Rohſtoffe, Steine, Nutz- und Bauholz und noch weit höher geſägtes Holz belaſtet, im Widerſpruch mit den Forderungen einer aufgeklärten Politik.

Endlich ſind die für den Gewerbfleiß der Vereinsſtaaten im Tractat bedungenen Ermäßigungen des holländiſchen Tarifes auf England ausgedehnt worden, gerade auf den Staat, gegen deſſen Uebergewicht die deutſche Induſtrie den Beiſtand Hollands in Vermittelung des Abſatzes bedurft hätte, und damit fällt denn auch die letzte ſcheinbare Begünſtigung in nichts zuſammen. Scheinbar aber war ſie an ſich ſchon, weil der ganze Handel mit Java in den Händen der niederländiſchen Handelsgeſellſchaft vereint iſt, von der ich ſogleich ſprechen werde.

Der Vertrag war mithin ganz angethan, Niederland in ſeiner falſchen Stellung zu uns zu beſtärken. Darauf ausgehend mit ſeinen Colonialerzeugniſſen unſere Märkte zu überſchütten, ohne unſere Ausfuhr nach ſeinen Colonien zu begünſtigen, und im kleinen Mutterlande eine künſtliche Induſtrie zu wecken, trieb er mit vollen Segeln dem Ziele entgegen: den wichtigſten Theil des äußern deutſchen Handels in ſeinen Händen zu monopoliſiren und Deutſchlands Zukunft an ſein Kaufmannsſchiff zu bannen. Und Holländer haben die Stirn zu behaupten, das Aufgeben eines ſolchen Vertrages von unſerer Seite ſei eine Beengung des Kreiſes deutſcher Handelsbewegung, eine Verletzung der germaniſchen Intereſſen, das Signal eines traurigen Rückſchrittes auf den Bahnen der Civiliſation? Zärtlichkeit für deutſche, für germaniſche Intereſſen an den Mündungen des vaterländiſchen Stromes

zu finden, haben ſie uns zwar ſchon lange entwöhnt; doch kommen ſie damit auch etwas ſpät, ſie ſind uns immer willkommen. Nur lügt nicht, jene Geſinnung habe beim Abſchluſſe des Vertrags obgewaltet, von deſſen Entſtehungsgeſchichte noch der Schleier gelüftet werden ſoll. Zur Ueberraſchung ſehr ehrenhafter Männer, die an ſeinem Zuſtandekommen ſelbſt mitarbeiten ſollten und nach demſelben ihren Abſchied aus dem Staatsdienſte begehrten, ſah man ihn plötzlich abgeſchloſſen — vergebens waren die nachträglichen Ausſtellungen ſeitens einiger Vereinsſtaaten. Das deutſche Volk, dem eben ſo wenig wie einem andern der Inſtinct für ſein Wohl fehlt, nahm ihn mit der entſchiedenſten Ungunſt auf; übertreibende Gerüchte, die immer einen ſo jungen Bund in der öffentlichen Meinung gefährden, kamen durch perfide Feinde ſo wie durch heftige Freunde des Zollvereines in Umlauf. Dem oraniſchen Hauſe konnte er nicht zur Stütze dienen: würde man Niederland nicht planmäßig auf jener gefährlichen Bahn, von der ſich ohne gewaltſame Vorgänge loszumachen ihm immer ſchwieriger wird, vorwärts gedrängt und gerade zu dem hingeführt haben, was man verhindern wollte? Den deutſchen Handel vermag Holland nicht mehr zu beherrſchen, weil es bei den entwickeltern Verhältniſſen der Nationen nicht die Heere und Flotten unterhalten kann, die dazu erforderlich wären. Nur im Vereine mit Deutſchland kann es noch groß ſein, und Unterſtützung in jedem andern Sinne gereicht ihm auf die Dauer nur zum Verderben; ſeine Bedürfniſſe, ſeine Schuld, ſeine Laſten mehren ſich ſonſt von Jahr zu Jahr, die es jetzt ſchon keuchend unter den ungeheuerſten Anſtrengungen zu tragen ſucht durch ſchritthaltende Vermehrung des Handels. Und wie hätten die Intereſſen des deutſchen Handelsbundes, die Intereſſen ſo vieler

Staaten und Regierungen, die Interessen von 26 Millionen Menschen einer fremden politischen Absicht untergeordnet oder gar hingeopfert werden sollen? Gestehen wir lieber, daß wir ein Lehrgeld bezahlt haben. Das Fahrenlassen des Vertrags ist ein Fortschritt, denn einen Rückschritt zurück machen bringt wieder vorwärts. Wir sehen gewiß nicht mißgünstig auf den holländischen Seehandel und die daraus fließenden Segnungen, aber wir wollen nicht, daß der deutsche Seehandel darüber in der Kindheit bliebe. Wir sind der Handelsfreiheit im Principe zugethan, aber darum eben wollen wir nicht, daß der deutsche Handel sich in holländischen Händen monopolisire und aus den Bahnen lebendig quellender Entwickelung auf Jahrzehnte zurückgeschleudert werde. Und man will drüben den deutschen Zollverein an ein liberales Handelssystem mahnen? Wenn die Leute in Amsterdam oder in Paris oder in London ein solches wie das unsrige hätten, so würden sie Tag für Tag in die Welt ausrufen, sie allein realisirten die Idee der Handelsfreiheit, die andern Völker seien noch Sklaven ihrer Vorurtheile; sie stünden an der Spitze des Culturlebens, sie bildeten das Haupt der werdenden Epoche. Und Holländer wollen uns rufen vor den Richterstuhl der Humanität? Sie, die mehr als ein Jahrhundert lang Mutter und Bruder vergessen, verkannt, verbittert haben und sich erst jetzt wieder ihrer erinnern, um sie wo möglich noch länger auszubeuten?

Nicht genug ist es, den Vertrag nicht erneuert zu haben, sondern es muß uns auch völlig klar werden, daß die bestehenden niederländischen Verhältnisse den Abschluß eines neuen uns vortheilhaftern für die nächste Zukunft noch unmöglich machen. Wollte Holland dem deutschen Handel auch einige auf die Colonien bezügliche Zuge-

ſtändniſſe machen, ſo würden ſolche doch völlig trügeriſch ſein, ſo lange die niederländiſche Handelsgeſellſchaft den Haupttheil des Colonialhandels vertragsmäßig in Hand behält. Andererſeits aber erweist ſich der einfach groß-artige Handelsbetrieb dieſer Geſellſchaft den Staats-einkünften, dem Aufblühen der Pflanzungen in Oſtindien, dem raſchen Abſatze und den hohen Preiſen der Colonial-erzeugniſſe, dem heimiſchen Gewerbfleiße, der Schiff-fahrt, dem geſammten holländiſchen Handel ſo günſtig, daß eine radicale Umänderung des gegenwärtigen Syſtems noch gar nicht abzuſehen iſt, ungeachtet ſich im eigenen Lande ein zwiefacher Widerſtand gegen dasſelbe aufthut, von der einen Seite nämlich bloß gegen ungebührlich ſcheinende vertragsmäßige Vortheile der Geſellſchaft, von der andern aber auch gegen das Princip ſelbſt zur Aufhe-bung ihres Privilegiums und zur Herſtellung einer freien Concurrenz im Colonialhandel für jeden Holländer. Hier-aus ergibt ſich von ſelbſt, daß der Zollverein vorläufig ſich andern und zwar ſolchen Colonialländern zu nähern habe, die ihm einen großen Markt und reelle Abſatzbe-günſtigungen für ſeine Erzeugniſſe darbieten, und daß dieß der einzige Weg iſt, das immer tiefere Einniſten des jetzigen holländiſchen Syſtems zu verhindern und die Niederlande am früheſten in das richtige, für beide Theile gleich wohlthätige Verhältniß zu Deutſchland hinzuführen.

Es lohnt ſich jedoch der Mühe, das große Inſtitut der Handelsmaatſchappy näher ins Auge zu faſſen, das die Grundlage und die Seele des neuen holländiſchen Handelsflors bildet und für den Zollverein auch als leuchtendes Vorbild von der Wirkſamkeit umfaſſender, mit den nöthigen Befugniſſen ausgeſtatteter Handelsge-ſellſchaften von der höchſten Bedeutung iſt. Die nie-

derländische Handelsgesellschaft ward ursprünglich gegründet, um die inländische, d. h. die belgische Industrie zu heben und durch großartige Einfuhren die Engländer von den wiedererlangten holländisch-ostindischen Märkten zu verdrängen. Großbritannien beherrschte damals den Handel des eben erstandenen Königreichs der vereinigten Niederlande, wie heute noch den deutschen; es hatte beinahe alle Frachtfuhren zur See an sich gezogen, es vermittelte die europäische Auswanderung nach Amerika, nach Neuholland, ja selbst nach Java; es bot nach allen Punkten die bequemste Schiffsgelegenheit, seine Schiffe zogen beladen nach Ostindien und kehrten beladen heim, brachten also doppelten Gewinn; *) seine ungeheuern Ausfuhren überschwemmten die Colonien, die eignen wie die holländischen. Dagegen waren die niederländischen Kräfte noch schwach und zersplittert, die belgischen Kunsterzeugnisse zu gering und zu theuer; den Schiffen fehlte es an Fracht, namentlich auf der Ausfahrt, und der Anbau in den Colonien war noch völlig unentwickelt. Es kam also vorerst darauf an, die schwachen Kräfte durch Einigung zu stärken, die Industrie durch directe Unterstützung so wie durch sichere Absatzwege emporzuheben, die eigene Schifffahrt zu beleben, den Anbau in den Colonien zu fördern, und das alles in einen so innigen Zusammenhang zu bringen, daß die eine Thätigkeit die Stütze der andern werde. Dazu war ein leitendes Haupt nöthig, ein Handelskörper, der mit

*) Die englischen Rheder verdienen bei dem Ueberschiffen von Beamten, Militärs, Sträflingen, Auswanderern ꝛc. reiche Frachtgelder, weßhalb sie noch heute für ein Frachtgeld von 120 oder 100, ja 80 fl. für die Last eine Rückladung einnehmen, während die holländischen Kaufleute wenigstens 150 bis 180 fl. für die Fracht bezahlen müssen.

hinreichenden Mitteln ausgerüstet alle Kräfte zu einigen und allen Thätigkeiten einen Impuls zu geben vermochte. Diese Bestimmung erfüllte die 1823 auf Actien (im Betrage von 40 Millionen Gulden) errichtete Handelsgesellschaft. Der König Wilhelm selbst betheiligte sich nicht nur an derselben, sondern garantirte ihr auch aus seinem Vermögen 4½ Procent Zinsen für den langen Zeitraum von 20 Jahren. Indeß war der Anfang schwierig; der hartnäckige Kampf gegen die englische Ueberlegenheit forderte Opfer auf Opfer; die Geldmittel der Gesellschaft, wie groß auch, hatten doch überall noch zu viel zu unterstützen, namentlich hingen sie ohne verhältnißmäßigen Gewinn in den belgischen Industriezweigen; *) diese hoben sich zwar wie das ganze Land, aber die Geschäfte der Gesellschaft waren zum Theil noch verlustbringend — bis zur Absonderung Belgiens mußte der König alljährlich Zuschüsse machen zur Deckung der Zinsen, und von einer Dividende war noch keine Rede. Jetzt aber war die lange harte Prüfung überstanden und die Beharrlichkeit erntete die wohlverdienten Früchte, was uns mahnen mag, daß wir, die in ähnlicher Lage sind und auch ähnlicher Triebfedern zur Erweckung des selbständigen Handels bedürfen, unsern Muth und unsere Ausdauer nicht nach den Ergebnissen der ersten Jahre abmessen mögen. Könnte die rheinisch-westindische Compagnie jetzt nicht eine Handelsmacht bilden, wenn sie mehr Schutz von oben erhal-

*) In den ersten Jahren machte die Compagnie auch Geschäfte mit Brasilien und Westindien und hatte an mehreren Plätzen ihre eigenen Etablissements. Alle diese Nebenzweige gab sie später auf, während sie ihr Actiencapital um 15 Millionen Gulden vermehrte. Fünf Jahre nach der Trennung Belgiens stiegen ihre Actien auf 170 Procent.

ten und für ſich größere Beharrlichkeit bewieſen hätte? Heute hat die niederländiſche Maatſchappy nicht nur dem König alle Vorſchüſſe zurückgezahlt, ſondern ſie iſt bereits auch ein Hauptgläubiger des Staats geworden und vertheilt alljährlich an die Actionnäre eine hohe Dividende. Viel trug dazu bei, daß ihre Geldmittel ſich in Holland concentrirten, nun einiger und kräftiger in wenigen Hauptrichtungen wirkten, anſtatt wie früher von der belgiſchen Induſtrie faſt abſorbirt zu werden, obwohl ſie auch ihren erſten Zweck, den inländiſchen Gewerbfleiß zu fördern, nicht aus den Augen verloren hat.

Nur ſehr wenige Pflanzungen ſind in den oſtindiſchen Beſitzungen Hollands frei, d. h. Privateigenthum. Faſt die ganze dortige Colonialcultur ſteht unter dem Monopole der Regierung; ſei's daß die Pflanzungen für deren Rechnung betrieben werden, ſei's daß ſie den Pflanzern gegen Lieferung der gewonnenen Producte zu feſten Preiſen nach der Güte überwieſen ſind. *) Die Handelsgeſellſchaft erhält nun laut Contract mit der Regierung, der in ihren Statuten aufgenommen worden iſt, bereits in den Colonien alle dieſe Erzeugniſſe, verladet ſolche nach Holland und verkauft ſie hier für Rechnung der Regierung, natürlich gegen Vergütung von feſtgeſetzten Frachten, Proviſionen ꝛc., ohne alſo ſelbſt verlieren zu können. Man ſieht, die Sache iſt vortrefflich geordnet, um ſowohl fremde Schiffe als fremde Märkte bei dem ganzen Handel auszuſchließen. Denn

*) Statt einer Pacht in Geld müſſen die Pflanzer an jährlicher Rente meiſt ſo viel Producte liefern als auf 90 Arbeitstage kommen, und was ſie mehr produciren, an die Regierung zu niedrigen Preiſen ablaſſen.

was ſollen die fremden Schiffe, ob begünſtigt oder nicht, nach ihren Häfen in Java einladen, da die Geſellſchaft dort faſt alle Güter in Hand hält und verpflichtet iſt, ſich der Nationalſchiffe zu bedienen? Dieß Geſchäft nun iſt für die Geſellſchaft das am meiſten Gewinn bringende. Zwar hat man ſeit drei Jahren die Proviſion von den Erzeugniſſen bei den vermehrten Anfuhren ermäßigt, jedoch würden Privatkaufleute dieſelbe gewiß gern auf die Hälfte ſtellen und auch Vorſchüſſe leiſten, wenn ihnen einzelne Ladungen zugerichtet würden. Viele ſind der Meinung, letzteres wäre für die Regierung wie für den Handel vortheilhafter; jene würde dadurch billiger bedient und der Handel käme in mehr Hände und nützte alſo vielen. Indeß iſt ſolches aus folgenden Gründen zu bezweifeln. Jetzt hält die Geſellſchaft in den beiden Haupterzeugniſſen (Kaffee und Gewürzen) nur zweimal jährlich und zu gewiſſen Zeiten Auctionen, und ſo bedeutend auch inzwiſchen die Anfuhren ſein mögen, nichts kommt davon mehr an den Markt; die Verkäufe geſchehen in Quantitäten, den Werthbetrag von 3 bis 4000 fl. für den Kauf, laſſen alſo dem vermögenden Speculanten um ſo mehr freie Hand, da er weiß was am Markte iſt, welchen Preis jeder nach Qualität angelegt hat und es dem Kleinhändler, Winkelier ꝛc. an Mitteln fehlt, derartige nur in einem Artikel ſolche Summen betragende Einkäufe zu machen. Sicher iſt ferner, daß jeder Kaufluſtige ſich beeilt in dieſen Auctionen aus erſter Hand zu kaufen, die Concurrenz der Käufer iſt alſo immer groß, was die Preiſe ſteigert; immer wird alles flott verkauft und durchſchnittlich höherer Preis erzielt, als man voraus berechnet hatte. Auch haben die Speculanten ein beinahe ſicheres Geſchäft, da ihnen bei Einkauf für Baar-

zahlung und an Courtage merkliche Vortheile bewilligt werden. Und sollte denn hierbei und bei der unstreitig einfachern Verwaltung nicht auch die Regierung gewinnen müssen? Man sagt, es kaufen nun auch Fremde in Auction, die sonst zu Großhändlern kommen müßten. Allein diese müssen doch den Commissionären, Mäklern ꝛc. Provision verdienen lassen, und was mehr Werth hat, es räumt sich ein großer Theil des ungeheuern Vorrathes sofort gegen baares fremdes Geld auf, was die Tauschmittel vermehrt und überdieß den Speculanten eine bessere Aussicht auf einen steigenden Markt gibt, als wenn die Waarenvorräthe verfüglich blieben und durch tägliche neue Anfuhren sich mehrten. Würden die Ladungen an verschiedene Häuser gesandt, so müßten parcielle Verkäufe tagtäglich stattfinden, die ausländische Frage würde sich durchgängig nur auf Bedürfniß beschränken, die Preise immer schwanken und bei friedlicher Conjunctur sicher weit niedriger stehen als gegenwärtig, somit auch den freien Plantagen, ja sogar den Kaffeepflanzungen im südlichen und westlichen Amerika schaden. Diese Behauptung erweist sich als richtig, wenn man den Handel in Kaffee und Gewürzen mit dem in Zucker, der eine andere Grundlage hat, vergleicht. Java, Sumatra ꝛc. erzeugen jetzt jährlich über eine Million Ballen Kaffee (1825 kaum 100,000), welche Masse in zwei Auctionen an den Markt kommt; Holland ist hierdurch Herrin des Kaffeehandels der ganzen Welt, da selbst England auf diesen Auctionen kaufen muß. *)

*) England will auch gern den guten Javakaffee trinken, aber die hohen Eingangszölle ungern dafür entrichten. Was geschieht? Javakaffee wird in Amsterdam oder Rotterdam gekauft, davon nach jeder Auction einige Ladungen nach dem

Und trotz des vermehrten Anbaues sind seit 10 bis 12 Jahren die Preise um 20 Procent gestiegen! Unmöglich kann sich der Verbrauch seitdem im Verhältnisse zur Production vermehrt haben, also muß das Verkaufssystem der niederländischen Gesellschaft dieß günstige Resultat hervorgerufen haben. Rohe Zucker, die kein Lager erleiden können, haben weit weniger in Anpflanzung, weit mehr aber im Verbrauche zugenommen als Kaffee; dagegen sind sie, weil jede Ausfuhr einzeln sofort verkauft werden muß, während desselben Zeitabschnitts 15 bis 20 Procent im Preise gesunken und können, obgleich alles schnell verkauft wird was von Zucker ankommt, sich keinen bessern Markt verschaffen. Der schlechte Preis hat seinen Grund nicht in dem Rübensurrogate, sondern in den fortwährenden gezwungenen Verkäufen, was daraus noch mehr einleuchtet, daß rohe Zucker in den ost- und westindischen Colonien 20 Procent höher verkauft werden als zu Amsterdam, London, Hamburg oder Antwerpen, also kein Ueberfluß an diesem Erzeugniß in den Pflanzungen sich vorfindet, und die Speculanten, welche nach Europa remittiren müssen, gezwungen sind sich selbst des Verlustes zu getrösten, um nur im Credit für ihre benöthigten europäischen Einkäufe zu bleiben.

Eine natürliche Folge des vermehrten Anbaues in den ostindischen Besitzungen war Geldverlegenheit beim Departement der Colonien oder vielmehr bei der ostindischen Regierung; denn solche ausgedehnte Landesculturen erheischen große Capitale für Anlagen, Aussaat, Anpflanzung, Arbeitslohn ꝛc., die zum Theil erst

---

Vorgebirge der guten Hoffnung geschickt, dort in englische Schiffe übergeladen und als eigenes Colonialerzeugniß in England eingeführt.

nach Jahren Zinsen oder sonstige Vortheile abwerfen. Die ostindische Regierung wandte sich bei dem erschöpften Zustande der Finanzen sowohl der Colonien als des Mutterlandes (letzteres mußte sogar für eigenes Bedürfniß bedeutende Anleihen zu Lasten der ostindischen Besitzungen schließen) an die Handelsgesellschaft, die ihre Fonds bereitwillig gegen gute Zinsen hergab, ja wie es noth that, ihr Betriebscapital zu diesem Ende fast um das Doppelte erhöhte. Man schätzt das mobile Capital der Gesellschaft über 40 Millionen Gulden, und beinahe diese ganze Summe soll sie dem Gouvernement als einen Geldvorschuß dargereicht haben. *) Dagegen verpfändete ihr die Regierung sämmtliche bereits gewonnene oder noch zu gewinnende Producte der ostindischen Besitzungen bis zum Belaufe jener Vorschüsse in ihrem reinen Ertrage auf holländischen Märkten. Diese Vorschüsse konnten nicht als durchaus solid belegt angesehen werden; denn Niemand ahnete den hohen Aufschwung des Colonialanbaues und andere würden ihre Capitale nicht so gewagt haben. Kann man es daher der Handelsgesellschaft verargen, daß sie hohe Zinsen oder sonstige vortheilhafte Bedingungen verlangte, oder der Regierung, daß sie solche zugestanden? Wäre das Cultursystem mißglückt, wo hätte sie Ersatz gefunden? Und hätte der Anbau ohne die genannten Vorschüsse

*) Der Punkt ist noch nicht ganz aufgehellt; in den Niederlanden wird die Geheimthuerei überhaupt noch viel geübt gegen den Grundsatz, Kenntniß ist Macht; sogar soll die jährlich von dem Präsidenten der niederländischen Handelsgesellschaft gehaltene Rede nicht mehr gedruckt werden, aus Furcht die Interessen derselben könnten sonst leiden; ich hatte viele Mühe mir den von der vorjährigen Rede herausgekommenen Auszug zu verschaffen.

wohl die jetzige Blüthe erreicht — eine Blüthe, die noch täglich zunimmt, über ganz Niederland Vortheile verbreitet und dem ostindischen Handel, dem Schiffbau und was damit verbunden, eine selbst in den besten Zeiten der ostindischen Compagnie nicht gekannte Höhe verschafft? — Noch immer bedarf der ostindische Anbau der Fonds der Handelsgesellschaft, und diese wird gewiß nach Ablauf des Contractes, jetzt wo die entwickeltere Cultur Thatsache ist, auch billigere Bedingungen stellen, um nur ihr Capital rentegebend zu halten. Zudem ist noch zu merken, daß die Gesellschaft von der Hälfte ihres Betriebscapitals keine Dividende, sondern lediglich 5 Procent Zinsen bezahlt. Die Dividende von der andern Hälfte ist schon außer den 5 Procent Zinsen auf 8½ Procent festgestellt worden! Daraus erklärt sich der Einfluß der Gesellschaft. Fast ohne Ausnahme sind die Obligationen in den Händen holländischer Capitalisten und zwar der reichsten, d. h. solcher, die sonst gern ihr Geld zu 2 und 2½ Procent sicher unterbringen möchten. Der große Gewinn vertheilt sich also unter die Mächtigsten, und es ist daher vorauszusehen, daß der Gesellschaft auch für die Folge gute Bedingungen gesichert werden. Bei dem Interesse, welches dieß vermögende und umfassende Institut an der Erhaltung und ferneren Entwickelung der ostindischen Cultur hat, steht solche gleichsam unter der Oberaufsicht seiner überall stationirten gewandten Agenten und hat die ostindische Regierung somit eine für das Wohl des Ganzen gewiß nie zu verachtende Controle, welche Privatkaufleute nimmer darstellen könnten. Das scheinen auch die Generalstaaten berücksichtigt zu haben, als sie jüngst den Antrag verwarfen, eine Anleihe von 40 Millionen zu 5 Procent zu schließen, um damit der Handelsgesellschaft ihren Vorschuß zurück-

zuzahlen, wodurch die Regierung freie Hand in Betreff der ostindischen Erzeugung erhalten hätte. Möglicher Weise gewänne der Staat dabei zuerst eine Million Zinsen, was jedoch leicht nur die Hälfte betragen könnte; würde aber die Colonialverwaltung darüber nachlässiger und ihrer scharfen Controle beraubt, so möchte dem Lande dadurch ein ungleich empfindlicherer Nachtheil zugefügt werden.

Gegen die Gegner der Handelsgesellschaft sucht ihr Präsident Hr. v. d. Houwen zu beweisen, daß nur sie Hauptursache der Blüthe der ostindischen Colonien war und bleiben kann, daß dadurch dem Mutterlande unermeßliche Vortheile gesichert werden, nicht minder für Industrie, Handel, Schiffbau ꝛc., als für einfache, billige und zweckmäßige Verwaltung, und daß nur Vorurtheil oder Mißgunst dem Institute Vortheile verweigern können, welche sich naturgemäß mit der Ausdehnung der Operationen ermäßigen, jedoch bei der Combinirung der Arbeiten immer einträglich bleiben müssen. Auch macht er auf den Nachtheil aufmerksam, welcher den holländischen Capitalisten daraus erwachsen würde, wenn durch Einziehung der Contracte mit der Regierung der Werth der Effecten der Handelsgesellschaft zurückginge und sich bald vielleicht auf 70 Procent stellte. Alsdann würden 40 Millionen Capital nur 28 Millionen Werth darstellen, während jetzt 20 Millionen Actien, welche Recht auf Dividende haben, etwa 170 Procent, also 34 Millionen, und die übrigen 20 Millionen etwa 110 Procent, also 22 Millionen werth sind, mithin ein Vermögen zusammen von 56 Millionen oder doppelt so viel darstellen. Die holländischen Capitalisten würden also um beinahe 30 Millionen ärmer. Daß directe ostindische Anleihen den einzelnen Capitalisten ähnliche Vergütung bieten

würden, ist zu bezweifeln, da frühere Anleihen zu Lasten der ostindischen Besitzungen sich selten auf Pari stellen und meist um 95 Procent verhandelt werden, obgleich der Staat an 5 Procent Zinsen garantirt hat. — Die Handelsgesellschaft legt überdieß noch jährlich bedeutende, schon Millionen betragende Reservefonds zurück für schlechte Jahre; dieser Reservefonds ist Eigenthum der ganzen Gesellschaft, und es haben darauf bei etwaiger Auflösung auch die keine Dividende beziehenden Actien gleiche Rechte mit den übrigen.

Jetzt komme ich auf die letzten, für Deutschland besonders wichtigen Verrichtungen der Maatschappy. Laut Contract kauft sie alle Bedürfnisse ohne Unterschied, deren die Regierung in sämmtlichen ostindischen Besitzungen bedarf, gegen Vergütung von guter Provision und Zinsen in Holland ein und liefert sie gegen Frachtberechnung nach den Orten ihrer Bestimmung auf holländischen Schiffen. Diese Bedürfnisse sind bedeutend, und die Gesellschaft kann bei dem ganzen Geschäfte nie etwas verlieren, da sie die Waaren nur mit Vorbehalt einer „Gouvernements = Keurung" einkauft und also erst nach Billigung der Regierung, wo dann keine Einrede mehr möglich, sie empfängt, bezahlt und versendet. Wie die Ausfuhr ist daher auch die Einfuhr in den ostindischen Colonien in die Hand der Maatschappy gegeben, an den holländischen Markt und an holländische Schiffe gebunden. Selbst die fremden Bedürfnisse für den ostindischen Anbau werden meist in Holland gekauft und natürlich in so geringer Menge als möglich. Den Colonialbau zu erweitern, die Kosten dafür möglichst gering zu halten, den Preis der Erzeugnisse aber möglichst zu steigern und den ganzen Handel ausschließlich an die Schifffahrt und die Märkte

des Mutterlands zu binden: dieser Politikträger und Werkführer ist die Handelsmaatschappy.

Seit dem Abfalle Belgiens sind ferner in Holland durch Hülfe dieser Gesellschaft, vorall durch Vorschüsse zur Einrichtung von Fabriken so wie durch Contracte, welche den Fabricanten sichere Abnahme ihrer Fabricate zu guten Preisen bei guter Waare durch die Gesellschaft selbst zusprechen, bereits beträchtliche Baumwollenmanufacturen (deren Erzeugniß in Ostindien der gesuchteste Artikel ist) entstanden, die man früher in Holland gar nicht kannte, jetzt schon 30,000 Arbeiter beschäftigen und sich noch Tag für Tag mehren. Harlem, vor zehn Jahren eine stille Stadt zwischen Gemüsegärten, ist heute das holländische Manchester. Dasselbe gilt von andern Städten und von andern Fabricaten. Es läßt sich voraussehen, daß bei demselben Fortgange die holländischen Manufacturen binnen wenigen Jahren im Stande sein werden, ganz allein die acht Millionen holländischer Colonialunterthanen mit europäischen Stoffen zu versorgen. Nicht nur haben sie in den ostindischen Colonien 15 Procent an Eingangszoll voraus, wodurch sie selbst gegen England concurriren können, sondern auch alle die bedeutenden Vortheile, welche auf dem großartigen und sichern Ein- und Verkaufe beruhen, denn das inländische Fabricat wird in Masse in den Colonien eingeführt und der Verkauf dort überall durch betheiligte, überdieß nöthige, gut salarirte, mit allen Pflanzungen in directer Verbindung stehende Agenten der Handelsgesellschaft geleitet. Alle diese Fabriken würde durch die Auflösung der Handels-Maatschappy der empfindlichste Schlag treffen, und Millionen Capitale vielleicht dabei zu Grunde gehen. — Jenes Geschäft ist das einzige, welches die Handelsgesellschaft

für eigene Rechnung betreibt. Sie macht dabei, ungeachtet ihrer Vorrechte in Ostindien, höchstens Zinsen, da die englische Concurrenz noch stark ist. Auch führt sie viele inländische leichte wollene Tücher (Lakens), grobe Linnen ꝛc. aus; sie hat Etablissements zu errichten gewußt, welche im Inlande die nöthigen Millionen Kaffeeball-, Zuckersäcke ꝛc. eben so gut wie anderwärts verfertigen — etwas das man früher selbst in Belgien nicht kannte; sie hat noch eine Menge anderer Industriezweige ins Leben gerufen, die gleich vortheilhaft für die Unternehmer wie für die Arbeiter sind.

Eine riesenhafte Ausdehnung haben seit 11 Jahren die holländischen Schiffswerfte oder die ostindischen Rhedereiunternehmungen gewonnen. Die nationale ostindische Handelsflotte an großen Schiffen hat sich wenigstens um das Sechsfache vermehrt; vor 1830 bestand sie kaum aus 30, jetzt mindestens aus 200 Schiffen; und fortwährend sind deren in Amsterdam, Rotterdam, Dortrecht, Vliessingen, Middelburg und Schiedam in Anbau, so daß fast jede Woche das Vonstapellassen eines neuen Ostindienfahrers berichtet wird, ja in Amsterdam schon drei in einer Woche. Welche Thätigkeit ein solcher Schiffbau mit sich bringt, zu dem fast alles Nöthige im Inlande gewonnen wird, daß Tausende Zimmerleute, Schreiner, Anker- und kleinere Schmiede, Seiler, Segelmacher, Kupferschläger, Anstreicher ꝛc. davon leben, wie vielen Händen das Löschen und Laden all der großen Schiffe Brod gibt, welche reiche Lieferungen die Victualienhändler zur Versorgung so zahlreicher Schiffe haben, wie viel Tausende in- und ausländischer Matrosen sich auf denselben eine hohe Löhnung verdienen — das braucht nicht erst aufgezählt zu werden. Dieser blühende Schiffbau ist die natürliche Folge der vermehrten ostindischen

Erzeugung und der klugen Anordnungen der Handelsgesellschaft. Denn für den nöthigen größeren Schiffsraum zur Ueberfuhr nach Europa boten zur Zeit englische Rheder ihre überflüssigen Schiffe zu billigen Frachten an, und nur den Anordnungen der Maatschappy verdankt die Handelsflotte ihre jetzige Größe. Wie nämlich der Mangel an nationalem Schiffraum fühlbar ward, machte die Gesellschaft, die selbst bei keinem einzigen Schiffe interessirt ist, bekannt, daß sie für die nächsten Jahre die drei in jedem Jahre zuerst von Stapel laufenden und segelfertigen Schiffe ohne allen Aufenthalt in Holland und in Ostindien, sowohl für die Aus- als Heimreise, gegen eine hohe Prämie befrachten werde, und zwar jedes dieser Schiffe für zwei nach einander folgende Reisen; auch wolle sie die überbleibenden Aussendungen vorzugsweise in die neuerbauten Schiffe legen und diese für die Heimreise besonders vollständig befrachten. Das gab einen Sporn für die Rheder. Man baute mehr Schiffe, als man hoffen durfte gebrauchen zu können; was aber nur ein Glück war, weil man ohne den Mehrbau zu kurz gekommen wäre wegen der ungeahnten Vermehrung der Colonialproduction. Daß jenes Anerbieten geeignet war die Capitalisten zum Schiffbau in Bewegung zu bringen, geht aus der Thatsache hervor, daß ein Ostindienfahrer, welcher zwei Reisen aus und heim vollständig befrachtet glücklich vollbringt, sich frei verdient hat, d. h. so viel an Fracht überverdient, als das ganze Schiff kostet, und daß dieser ungeheure Gewinn in glücklichem Falle in achtzehn Monaten zu erjagen war. Die Ausfracht erschien dabei als Hauptsache, denn kaum ein Zehntel der Ostindienfahrer kann solche erhalten und müssen die übrigen in Ballast die Ausreise machen, da einige Last Waaren und einige

Passagiere für sie nichts bedeuten. Findet ein Schiff in Ballast ausgefahren in Ostindien alsbald volle Heimladung, so ist die Reise für die Rheder noch immer sehr vortheilhaft, und dieser Heimfracht sind bis jetzt noch immer alle holländischen Ostindienfahrer sicher, da die Handelsgesellschaft sie durchschnittlich schon in Holland für die Heimfracht engagirt und ihnen den Punkt anweist, wo sie dieselbe sofort erhalten werden. Seit einigen Jahren hat die Gesellschaft zwar die Prämie der Ausbefrachtung für die jährlich zuerst erbauten Schiffe eingezogen, sogar vor zu starkem Anbau gewarnt, auch die Frachtpreise bedeutend erniedrigt, und sie fährt nur noch fort neuerbaute Schiffe für die Ausfahrt vorzugsweise, jedoch mit mehr Vertheilung zu befrachten; allein die Lust zum Schiffbau hat sich dessen ungeachtet nicht vermindert, eher noch zugenommen — ein Beweis, daß die Rheder ihre Rechnung dabei finden, wie auch nicht anders sein kann, so lange alle Schiffe vollbefrachtet heimkehren.

Das Gesagte wird genügen, um die großartige Anlage und den umfassenden Wirkungskreis der niederländischen Handelsgesellschaft zu überschauen und die Ueberzeugung zu begründen, daß so fördernd sie für Niederlands Flor, Colonien, Handel, Gewerbe und Schifffahrt gewirkt hat, doch Deutschland keinen vortheilhaften Handelsvertrag mit Holland abzuschließen vermöge, so lange ihre Wirksamkeit sich unverändert auf das alleinige Interesse dieses Staats beschränkt. So weit ihre Blüthe ferner Verhältnissen zu danken ist, welche der Zollverein einer Handelsgesellschaft nicht darbieten kann, sofern sie namentlich auf den ostindischen Besitzungen und deren Anbau beruht, muß sich Deutschland die Bildung eines ähnlichen Handelsinstituts zur Zeit versagen. Seit zwölf Jahren besitzt Holland auch eine westindische Handels-

gesellschaft mit guten Fonds, welche aber einen viel engern Wirkungskreis hat und deßhalb trotz ihrer kundigen Direction wenig ausführen kann und mehrere Jahre Zinsen zurück ist, so daß man die Actien billig kauft und von ihren Geschäften kaum geredet wird. Dagegen hat Deutschland in seinem weiten Gebiete, in seinen mannichfachen Bodenschätzen, in seiner auflebenden Gewerkkraft, in seiner starken intelligenten Bevölkerung, in seinen Strömen und Küsten an verschiedenen Meeren, so wie in seinen politischen Großmächten noch eine ungleich größere Menge von Hülfsquellen und Mitteln, welche Niederland fehlen und dereinst eine deutsche Handelsgesellschaft weit über die niederländische emporheben können — eine allgemein deutsche Handelsgesellschaft, deren Schöpfung in unserer Entwickelung keimt und die sich um so dringender auf den Plan stellt, je mehr alle deutschen Kräfte sich im Zollverbande einigen und eine festere Organisation erstreben.

Freilich das Wünschenswertheste wäre, wenn sich die niederländische Handelsgesellschaft zu einer deutschen erweitern ließe und mit einer neuen Organisation auf deutscher Grundlage das für das gesammte Deutschland würde, was die englisch-ostindische Compagnie für Großbritannien ist. Gleich wünschenswerth für beide Theile, denn nur gestützt auf Deutschland kann Holland den Wettkampf mit den Britten bestehen und braucht es nicht mehr zu fürchten sich die Hebel seiner Wohlfahrt und Macht im nächsten Seekriege entreißen zu sehen. Bloße Befestigungen, wie groß auch, sichern ihm den Besitz der Colonien nicht: den ungeheuern Fortschritten der Angriffswaffen widersteht kein Werk von Menschenhand, wenn nicht große Kräfte zur Vertheidigung bereit sind, und die können ihm nur aus Deutschland zufließen. Zudem irren die Holländer, wenn sie glauben, die Blüthe ihres

Handels und ihrer Schifffahrt stütze sich allein auf die Colonien. Nein, sie stützt sich noch weit mehr auf die Möglichkeit des Absatzes, den ihre Colonialerzeugnisse in Deutschland finden. Wenn einst der Zollverein, alle deutschen Staaten, Oesterreich nicht minder als Hannover und die Hanseſtädte umfassend, ihnen seinen ausgedehnten Markt zwischen vier Meeren verschlösse, wären sie nicht verloren? Wie nach dem letzten Friedensschlusse England die deutschen Länder mit seinen Fabricaten versorgen und zugleich das deutsche Getreide von seinen Märkten abhalten wollte, so will uns Holland mit Colonialwaaren versehen und zugleich die deutschen Fabricate und Schiffe von seinen Colonien ausschließen: so gewiß aber dem handelsmächtigen Albion der Versuch zu seinem eigenen Nachtheil ausgeschlagen ist, so gewiß wird heute auch das schwächere Holland in seinem noch kühnern Versuche scheitern.

Die niederländische Handelspolitik, so lange sie von den jetzigen Triebfedern im Gegensatze zu Deutschland bewegt wird, kann uns keinerlei Vortheil bieten, den nicht Nachtheile so wie ein höheres Gebot überwiegen. Immer lebhafter wird der Ruf nach Bündnissen, die unsern Manufacturen Märkte eröffnen; immer lauter der Wunsch Deutschlands Gewerbfleiß, Handel und Schifffahrt groß zu sehen und die Mittel, welche wir zur Erreichung ihres Ziels in Händen halten, auch angewendet und nicht fremden Interessen hingeopfert zu wissen. Und will Niederland über den nächsten Vortheil die Zukunft vergessen? Ist sein wahres Interesse nicht auch das unsrige? Würde sein jetziger Aufschwung nicht bald die unübersteigliche Gränze in der Unmöglichkeit finden, in die wir geriethen, seine vermehrten Colonialerzeugnisse zu kaufen? Nur in dem Maße wie Deutschlands Ackerbau, Manufacturen, Handel und Schifffahrt aufblühen, kann

seine Colonialmacht dauernd fortwachsen. Wir wissen, daß wir im Vereine mit Holland eine große See = und Handelsmacht bilden würden: es wäre auch seiner aufgeklärten Staatsmänner würdig, nicht länger in der Isolirung, sondern in einem innigen Bunde mit Deutschland die Stütze und den Hebel des eigenen Aufschwungs und der eigenen Größe zu suchen.

Nur noch eine Bemerkung über unsere Verhältnisse zu Niederland. Die holländischen Blätter, namentlich die Organe der Handelsmaatschappy, wie das Amsterdamer Handelsblad, sprechen einstimmig für allgemeine Handelsfreiheit, beurtheilen nach ihr die Gesetzgebung und die Verträge der Staaten, sehen in ihr das Heil der Welt. Ich sage nicht, daß diese Sprache nicht aufrichtig sei, aber ich will darauf aufmerksam machen, daß sie zugleich mit den holländischen Interessen und insbesondere mit denen der Handelsgesellschaft übereinstimmt. Holland erzeugt die billigsten Colonialwaaren und in einem über den eigenen Bedarf fortwährend steigenden Ueberschusse. Natürlich fürchtet es daher nichts mehr als seinen Colonialhandel auf den fremden Märkten beengt zu sehen, wünscht es nichts sehnlicher als seine Producte frei in alle Länder verführen und seine Bedürfnisse dorther holen zu können, wo es sie am billigsten kauft. Entspricht nun auch sein Handelssystem nichts weniger als der Handelsfreiheit, ist es vielmehr ein durchaus monopolisirendes, so erscheint ihm doch jenes Interesse, möglichst viel von dem Colonialhandel der Welt zu erobern, das höchste, dem es kleinere unterordnet, ja in neuerer Zeit nach den Organen der Handelsmaatschappy sogar einige unwichtige künstlich hervorgerufene Industriezweige wieder zu opfern bereit ist. Daher sucht es Verträge mit allen europäischen Reichen, die seinen Colonialhandel begünstigen; daher verspricht

es, während es mit dem Zollvereine unterhandelt, in der Stille England und Frankreich größere Vortheile, daher sein ganzes zweideutiges Benehmen in der jüngsten Zeit. Dieser Handelsstaat trägt einen Widerspruch in sich selbst, den zu bemänteln mit jedem Tage schwieriger wird: er sucht zu vereinen was unvereinbar ist, allgemeine Handelsfreiheit nach außen mit dem verfeinertsten Monopolwesen im Innern. Wo aber das eigene Handeln so entschieden im Widerspruche mit der Sprache steht, da kann diese auf die Dauer Niemanden täuschen. Die Holländer wollen ihren Colonialerzeugnissen die ganze Welt öffnen und von ihrem Gebiete selbst die ganze Welt möglichst weit entfernt halten. Die Folge wird aber gerade das Umgekehrte sein. Das Gerede von Handelsfreiheit wird lächerlich, wenn man selbst das Gegentheil davon beobachtet und nicht die Macht hat sie von andern zu erzwingen. Schon hat Niederland sich Deutschland entfremdet, und was es seit vielen Jahren hier gesäet, ist im Aufgehen und die Ernte könnte nahe sein. Will es sich den großen Markt von der Nord- und Ostsee bis an das mittelländische und schwarze Meer für seine Producte sichern, so bleibt ihm kein anderes Mittel übrig als inniges Anschließen an den deutschen Zollverein. Nur hierdurch allein kann es auch auf eine größere Handelsfreiheit zwischen allen Staaten mächtig hinwirken, die ihm unzweifelhaft von größtem Vortheil ist. Denn der Zollverein hat wirklich die Handelsfreiheit zu seinem Principe, er verwirklicht sie, so weit sie bis jetzt zu verwirklichen ist. Also durch sein Anschließen an Deutschland würde es sich nicht nur seine Colonien, einen ungeheuern Markt für die Erzeugnisse derselben, den Zufluß aller nöthigen Kräfte und Mittel für immer sichern, sondern es würde auch in die Lage kommen, durch den Zollverein mächtig auf einen

allgemein freiern internationalen Verkehr einzuwirken und ſo den Aufſchwung ſeiner Colonien und ſeines Handels in der umfaſſendſten Weiſe fördern: alsdann würde auch der innere Widerſpruch in ſeinen Verhältniſſen, zwiſchen ſeinem Handeln und ſeiner Sprache verſchwinden, ſeine ganze Stellung würde eine freie, großartige, weit über alle Meere vermittelnde bilden und es in Wahrheit der Träger jener ſchönen Ideen werden, die ihm jetzt nur Spott und den Vorwurf der Heuchelei von außen zuziehen und die es in der That jetzt nicht wohl ohne Schamröthe auf dem Geſichte vertheidigen kann.

Die Hanſeſtädte, auf welche manches von Niederland Geſagte anwendbar iſt, ſtehen uns doch näher: ſie haben gegen uns kein Colonialintereſſe, keine darauf bezügliche Induſtrie zu begünſtigen, keinen Colonialhandel zu monopoliſiren, ihr ganzer Handel kommt mehr oder minder der deutſchen Erzeugung zu gute. Als Napoleon ſie dem franzöſiſchen Reiche einverleibte, erklärte er: „die Hanſeſtädte ſeien nur engliſche Colonien auf dem Feſtlande, privilegirte Werbeplätze für den Handelsgewinn der Britten und brächten ſo die Völker um ihre Baarſchaften.“ War dieſer Vorwand zu der gewaltthätigſten Maßregel auch mehr Hohn als Rechtfertigung und eben ſo ſchmachvoll wie der bei Einverleibung Hollands als „eines von franzöſiſchen Flüſſen angeſchwemmten Landes,“ ſo läßt ſich doch nicht verkennen, daß die Stellung der Hanſeſtädte, beſonders ſeit der Bildung des großen nationalen Handelsbundes, nicht die richtige, die wünſchenswerthe iſt, daß ſie vortheilhafter für England als für Deutſchland erſcheint und ganz gewiß nicht diejenige iſt, durch welche die Wiederholung jener alle Intereſſen, Ehre und Freiheit verletzenden Maßregel für die Zukunft vermieden werden kann.

Im westphälischen Frieden sahen Hamburg, Lübeck und Bremen, als Ueberreste der alten Hansa, ihre erneuerte Verbindung anerkannt. Sie betrieben, besonders Hamburg, das der dreißigjährige Krieg verschont hatte, Seeverkehr mit Frankreich, England, Portugal, Spanien und dem mittelländischen Meere. Von aller directen Verbindung mit den überseeischen Ländern durch das herrschende Colonialwesen ausgeschlossen, empfingen sie die Colonialerzeugnisse, deren Verbrauch auch in Deutschland zunahm, aus zweiter Hand, namentlich seit 1734 aus französischen Häfen, indem Frankreich damals die ergiebigsten Colonien besaß. Deutsche Landesproducte und deutsche Leinen, deren Erzeugung Hamburgs Handel namentlich in Schlesien förderte, waren dafür die Hauptausfuhrgegenstände; die Leinen fanden Absatz nach England und noch mehr nach spanischen Häfen, von wo aus der größte Theil weiter nach den großen spanischen Colonien versandt ward. Auch trieben sie noch Zwischenhandel nach dem nördlichen Europa, für welches Hamburg der bequemste Marktplatz in Colonialerzeugnissen ward; auch einige einträgliche Gewerbzweige, wie Kattundruckerei und Zuckersiederei. Ein für alle colonieloſen Staaten, insonders für Deutschland wichtiger Wendepunkt für die Entwickelung des Welthandels war die Trennung der nordamerikanischen Colonien von England (1773): die seitherige engherzige Colonialpolitik erhielt einen ungeheuern Riß. Offenbar hatten die colonieloſen Staaten den Beruf mit den unabhängig gewordenen Töchterstaaten in das innigste Handelsverhältniß zu treten; diese konnten ihnen jetzt mehr und mehr die eigenen Colonien ersetzen. Aber nur langsam knüpften die Hansestädte directe Handelsverbindungen mit amerikanischen Plätzen an; Bremen schritt auf diesem Wege voraus. Anfangs gewannen sie mehr noch durch

die Seekriege, welche den Handel der Neutralen, obschon oft willkürlich belästigt, vielfach begünstigten. Nach Ausbruch der französischen Revolution bewirkte die Blokade der französischen und holländischen Häfen, daß bei weitem größere Zufuhren von Colonialerzeugnissen jeder Art ihnen zugebracht worden als je zuvor. Fast gewann es den Anschein als solle Hamburg auf dem Continente Amsterdams Erbe werden, wie dieses zwei Jahrhunderte früher an die Stelle Antwerpens getreten war. Seitdem der Credit der Amsterdamer Bank erschüttert worden, vermehrten sich außer den Waarengeschäften gleichmäßig die Geld- und Wechselgeschäfte Hamburgs. Auch blühten die vorhin genannten Fabriken unglaublich auf, 1805 zählte man in Hamburg an 450 Zuckersiedereien; der Werth der Grundstücke, die Miethen stiegen bedeutend. Wie außerordentlich sich der Handel Hamburgs hob, beweist schon die Vermehrung seiner Assecuranzgeschäfte:

| | Assec.-Compagn. | u. | Privatassec. | Mill. M.-Bco. |
|---|---|---|---|---|
| 1802 versicherten | 14 | „ | 16 | 150 |
| 1805 „ | 30 | „ | 13 | 308 |

Diesem raschen Handelsflor aber folgte unmittelbar die äußerste Bedrückung durch die Continentalsperre. Der Handel in überseeischen Producten nahm seine Zuflucht zu einer großartigen Schmuggelei; deutsches Getreide fand in England nur noch wenig Absatz, die Ausfuhr an deutschen Linnen und andern Erzeugnissen hörte fast auf — immer mehr nach Osten floh der englische Handel mit dem Continente. Das harte Loos von 1806 bis 1814 — die Continental- wie die Seesperre, die französische Ueberziehung, die ungeheuren Contributionen und Requisitionen, die Blokade, die Plünderung der Bank (1619 gegründet) — hatte alle Handelsgeschäfte in Hamburg völlig unterbrochen. Zum Glück währte es nicht lange genug, um

die Keime der alten Handelsthätigkeit selbst zu ersticken, die unmittelbar nach der Befreiung wieder auflebten. Die Hamburger Bank ward nach den alten bewährten Grundsätzen neu begründet; das früher verwickelte Zollwesen durch einfache Bestimmungen ersetzt; die Transitfreiheit wie auch die zollfreie Einfuhr von Korn, Leinen, Garn, Kupfer ꝛc. erneuert. *) Das alles nützte aber England mehr als Deutschland: der ungeheure Absatz englischer Fabrikwaaren zerstörte großentheils die während der Continentalsperre hier entstandene Fabrikthätigkeit. Nur der Vortheil ging für uns daraus hervor, daß das Gefühl mehr und mehr erstarkte, die zeitherige Schutzlosigkeit der deutschen Industrie müsse einer schützenden Einigung weichen.

Mit Gründung des deutschen Zollverbandes stellt sich für die Handelsthätigkeit der Hansestädte eine neue Epoche in Aussicht — eine weitgreifende Umgestaltung in den Beziehungen zum Inlande wie zu den überseeischen Ländern. Nothwendig bedingt die Entfaltung der Gewerbthätigkeit im Inlande größere Zufuhren an Rohstoffen, was für ihren Handel vortheilhafter ist als die Spedition englischer Fabricate; sie bewirkt ferner einen größern Absatz durch Vermittlung der deutschen Seeplätze nach transatlantischen Märkten; endlich nimmt in gleichem Verhältnisse, wie durch Gewerbfleiß der allgemeine Wohlstand sich hebt, der Verbrauch fremder Waaren zu. Demnach besteht zwischen ihren wahren Handelsinteressen und den

---

*) Nach der Zollordnung vom 23 Dec. 1839 beträgt der Waarenzoll von den eingehenden Gütern $\frac{1}{2}$ Proc., von den ausgehenden $\frac{1}{8}$ Proc. vom Bancowerthe; jedoch sind befreit davon Leinen, Garn, Wolle, Getreide, Kupfer, Messing, Zink, Eisenblech, Oelkuchen, Borke ꝛc.

Zwecken des Zollvereins keine natürliche Feindschaft, sondern die innigste Uebereinstimmung, der Aufschwung des einen ist der wirksamste Hebel für den Handel der andern: darum auch liegt die Einigung im beiderseitigen Interesse. Diese fordert zugleich unabweisbar das höhere Gebot der nationalen Entwickelung und Wohlfahrt, der deutschen Einheit und Macht, die Beschützung der deutschen Schifffahrt unter einer gemeinsamen Flagge, die Gewinnung und kräftige Behauptung eines gebührenden Antheils am Welthandel und an der Colonialausbreitung.

Die Befreiung von Süd- und Nordamerika aus den Fesseln des Colonialsystems hatte ihrer Handelsthätigkeit ein neues großes Gebiet eröffnet: Deutschland erhielt gleichsam Colonien, und die Hansestädte konnten nun selbständiger in den Welthandel eingreifen. Wie viel größer als jetzt würde bereits die Wechselwirkung sein, nämlich der directe Bezug der wichtigsten Colonialerzeugnisse gegen einen erweiterten Vertrieb deutscher Fabrikwaaren, wenn Hamburg und Bremen nicht vereinzelt, ohne kräftigen diplomatischen Schutz, die neue Bahn zu brechen, die Nebenbuhlerschaft der Engländer und Franzosen zu bestehen gehabt, wenn sie das Gewicht des Zollvereins zu ihrer Stütze gehabt hätten! Indeß bethätigten sie den alten Unternehmungsgeist, ihre eigenen Söhne schickten sie über See, und an allen wichtigeren, auch manchen minder bedeutenden Handelsplätzen des freien Amerika's im Norden und Süden, im Westen und Osten entstanden deutsche Etablissements, welche den Ruf kaufmännischer Tüchtigkeit erlangten und dem deutschen Gewerbfleiße Anerkennung und Absatz zu verschaffen bemüht sind. Verdient Bremen in dieser Hinsicht die Palme, so dehnte doch auch Hamburg seinen directen Handel mit den trans-

atlantiſchen Ländern aus, indem hier beladene Schiffe ankamen: *)

| Von | 1815 | 1816 | 1817 | 1818 | .... | 1828 | 1829 | 1830 | 1831 | 1832 | .... | 1835 | 1836 | 1837 | 1838 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nordamerika. | 34 | 41 | 33 | 43 | | 51 | 44 | 27 | 50 | 59 | | 40 | 54 | 52 | 37 |
| Mexico, Weſtindien. | 28 | 38 | 54 | 68 | | 118 | 78 | 109 | 127 | 119 | | 97 | 104 | 104 | 124 |
| Südamerika. | 6 | 11 | 10 | 31 | | 91 | 99 | 115 | 135 | 114 | | 93 | 110 | 129 | 136 |
| Guinea, den Canar. Inſeln, Azoren, Cap Verd. Inſeln und dem Cap. | 2 | — | 9 | 7 | | 6 | 6 | 5 | 5 | 2 | | 4 | 7 | 10 | 7 |
| Oſtindien und China. | — | 2 | 5 | 5 | | 6 | 2 | 9 | 6 | 9 | | 6 | 8 | 7 | 10 |
| Summa. | 70 | 92 | 111 | 154 | | 272 | 229 | 265 | 323 | 303 | | 240 | 283 | 302 | 314 |

*) Nach den Angaben der Schrift „über Hamburgs Handel von Dr. A. Soutbeer."

Bremens großer Seeschifffahrtsverkehr, der fast nur in eigenen Schiffen betrieben wird, hat verhältnißmäßig mehr zugenommen als der Weserverkehr nach Bremen. Dagegen hat Hamburgs Seeschifffahrtsverkehr, bei dem die eigenen Schiffe eine klägliche Rolle spielen, in geringerm Verhältnisse zugenommen als sein Flußschifffahrtsverkehr. In Hamburg kamen im Ganzen an

1825 2000 beladene Schiffe und 432 Schiffe in Ballast.
1830 2439 „ „ „ 338 „ „ „
1838 2471 (die meisten) „ „ 229 „ „ „

In dem letztern Jahre kamen in Hamburg und Altona zusammen 2907 Schiffe zu 175,674 Trächtigkeit in Lasten an, und gingen von da 2856 Schiffe zu 174,973 Lasten ab; unter jenen waren aber nur 319 hamburgische Schiffe zu 25,551 Lasten, englische hingegen 883 Schiffe zu 84,127 Lasten; unter diesen nur 317 Hamburger zu 25,725 L. und 886 englische zu 84,480½ Lasten. Ueberhaupt war 1838 der Bestand der hamburgischen Rhederei 163 Schiffe zu 19,498½ Lasten, der von Altona 33 Schiffe zu 3970½ Lasten. Während der 25 Jahre von 1814 bis 1838 betrug die größte Zahl der unter Hamburgs Flagge hier angekommenen Schiffe nur 369, nämlich im Jahr 1833, im Jahr darauf gar nur 290 und wie gesagt 1838 nur 319. Diese klägliche Geringfügigkeit der Rhederei des ersten deutschen Seehafens — nur erklärbar durch die Schutzlosigkeit der deutschen Schifffahrt, also nur durch Einigung unter einem gemeinsamen Handelssystem und einer gemeinsamen Flagge zu heilen — tritt um so greller hervor, wenn man die großartige Zunahme des Elbverkehrs seit 1814 dagegen hält, der in Hamburg seinen Ausgangspunkt findet.

Von der Oberelbe kamen

| | Kähne | | Kähne |
|---|---|---|---|
| 1821 hier | 1764 an, | und gingen dahin | 1604 ab, |
| 1838 „ | 3299 | „ | 2916 „ |

Die Menge der von Hamburg auf der Oberelbe verſandten Waaren betrug 1814 nur 10,449 Laſten, 1821 ſchon 31,773, 1838 aber 70,554½ Laſten. Ueberhaupt gingen 1838 in Hamburg 3085 Flußſchiffe zu 99,850 Laſtenträchtigkeit ein und 2715 zu 85,451 Laſten aus.

Nach ungefährer Abſchätzung (für das Jahr 1838 als ein mittleres) beträgt der Totalwerth ſämmtlicher Handelsartikel aus dem Inlande, die Hamburg entweder ſelbſt verbraucht oder nach dem Auslande abſetzt, 110 Mill. Mark Banco, worunter ſich für ungefähr 42 Mill. inländiſche Induſtrie-Erzeugniſſe (2½ Mill. davon gingen nach Großbritannien) befinden, das Uebrige für Getreide und andere deutſche Rohſtoffe. Der Handel zwiſchen Deutſchland und England allein führt in Hamburg einen jährlichen Umſatz von weit über 100 Mill. Mark Banco herbei. Der Werth der geſammten Einfuhr von England nach Hamburg, nicht bloß in engliſchen Fabricaten beſtehend, ſondern auch in Colonialproducten aller Art (die wir mit unendlich größerm Vortheil direct beziehen könnten), namentlich in ſolchen, welche wie Baumwolle und Indigo ihren Hauptſtapelplatz in engliſchen Häfen haben, beträgt durchſchnittlich die große Summe von 70 Mill. Mark Banco; bei weitem mehr als die Exporten Hamburgs an deutſchen Producten nach Großbritannien. Der ganze Schifffahrtsverkehr zwiſchen Hamburg und Großbritannien geſtaltete ſich folgendermaßen:

| | Schiffe | |
|---|---|---|
| 1836 gingen von Hamburg dahin | 796 | (138 nur Hamb. Fl.) |
| und kamen an | 813 | (117 „ ) |

Schiffe

1837 gingen von Hamburg dahin 750 (105 nur Hamb. Fl.)
und kamen an 865 (111 „ )
1838 gingen von Hamburg dahin 861 (133 „ )
und kamen an 895 (121 „ )

Auch ist der Schifffahrtsverkehr zwischen Hamburg und Holland sehr lebhaft, aber fast nur in holländischen Schiffen. Es fuhren

1837 von Hamb. nach Holland 279 Schiffe (— Hamb.);
— von Holland nach Hamb. 414 „ (2 „ ).
1838 von Hamb. nach Holland 363 „ (4 „ );
— von Holland nach Hamb. 480 „ (4 „ ).

Wiederum sind es hauptsächlich Colonialerzeugnisse, die Holland uns zuführt und die wir mit ungleich größerm Vortheil direct beziehen könnten: Javakaffee (1837 6,887,000 Pfd. und 1838 8,043,000 Pfund), raffinirten Zucker (1837 7,963,800 Pfund, wovon Transito 6,060,000 und 1838 6,788,600 Pfund, wovon Transito 6,480,000 Pfund), Reis (1838 2,355,000 Pfund), Gewürze ꝛc. Der größte Theil der holländischen Einfuhr ist zu einem bloßen Speditionsgeschäfte für die deutschen Seeplätze herabgesunken. An eigentlich holländischen Erzeugnissen bezieht Hamburg vornehmlich Bleiweiß und andere präparirte Farbwaaren, Papier, Käse, Genever, Krapp, Blumenzwiebeln ꝛc., auch viele Häringe (1837 6268 Tonnen). Die Exporte nach Holland bestehen in Schiffsbauholz, Oel, Rapsaat und andern Landeserzeugnissen; deutsche Fabricate gehen über Hamburg nur sehr wenige dahin. Auch hier hat unsere ungünstige Stellung darin ihren Grund, daß die deutschen Flaggen ungeschützt sind, während sich die holländische hoher discriminirender Waarenzölle erfreut: Zucker entrichtet in fremden Schiffen achtmal mehr Eingangszoll als in niederländischen, Salz ist in

dieſen ganz frei, während fremde 2 Fl. für 100 Kil. bezahlen müſſen, und bei allen andern Waaren wird den holländiſchen Schiffen 10 Proc. vom Zollbetrage vergütet. Wie kann unter ſolchen Verhältniſſen die deutſche Schifffahrt einen Aufſchwung nehmen? Und ſind die 450 Zuckerſiedereien Hamburgs nicht auf die kleinſte Zahl zuſammengeſchmolzen? Heil für unſere Flagge iſt nur in der Einigung. Und nicht genug läßt es ſich wiederholen, daß die holländiſchen und engliſchen Einfuhren an Colonialerzeugniſſen den deutſchen Handel, namentlich nach Weſtindien und Braſilien, auf ein erbärmliches Maß zurückführen, und dadurch die deutſche Induſtrie und Schifffahrt in ſchmählicher Kindheit gehalten werden; daß es mithin des Zuſammenwirkens des Binnenlandes und der Seeſtädte bedarf, um uns von dieſer Unterdrückung zu befreien.

Wohin wir nur blicken, müſſen wir uns in jener ungünſtigen Stellung ſehen. In Rotterdam iſt der Werth

der Einfuhr aus Deutſchland 571,125 Livres Sterl.
„ Ausfuhr nach Deutſchland 2,666,120 „

Es beträgt der Werth der Einfuhr

aus Belgien in den Hanſeſtädten 14,310,555 Fr.
aus dieſen nach Belgien nur 2,754,319 „

| | Schiffe | |
|---|---|---|
| 1837 gingen von Hamb. nach belg. Häfen | 18 | (— Hamb. Fl.) |
| kamen von dort | 109 | (11 „ |
| 1838 gingen von Hamb. nach belg. Häfen | 19 | ( 2 „ |
| kamen von dort | 103 | ( 7 „ |

Außer verſchiedenen Fabricaten, Waffen, Eiſenguß- und Stahlwaaren, Sohlleder ꝛc. wird ſeit einigen Jahren auch viel raffinirter Zucker (1836 über 12 Mill. Pfund in Hamburg) in unſere Seehäfen aus Belgien eingeführt, indem dasſelbe dieſe Ausfuhr wie Holland durch hohe

Ausfuhrprämien forcirt. (Auf 50 Kilogr. beträgt der Gewinn bei geringerm Rohzucker über 6 Fr., bei besserem beinahe 8 Fr.) Die Sache verhält sich wie gewöhnlich: Belgien tauscht seine Fabricate in den Colonialländern gegen eine Menge Zucker ein, die es nicht selbst verbrauchen kann und daher raffinirt mit Hülfe der Prämie an das offene Deutschland absetzt. Würden unsere Seestädte, wenn sie dem deutschen Zollvereine angehörten, nicht selbst dieß gewinnreiche Geschäft übernehmen können? Auch bevorzugt Belgien seine Schiffe in den Waarenzöllen.

| | Fr. | Cts. |
|---|---|---|
| Rohzucker aus Colonien zahlt in fremden Schiffen eingeführt | 1 | 70 |
| aus europäischen Häfen | 4 | 24 |
| irgend woher in belg. Schiffen eingeführt nur | — | 21 |
| Salz in fremden Schiffen eingeführt für 100 Kil. | 4 | 24 |
| „ in belgischen Schiffen eingeführt frei. | | |

Zudem wird ein Zehntel der Eingangs- und Ausgangszölle für Waaren, die in Nationalschiffen verladen werden, zurückerstattet. Obwohl die Hanseſtädte belgische Schiffe wie die eigenen behandeln, so sind sie doch nicht einmal so günstig als Frankreich gestellt, indem der im September 1838 zwischen Belgien und Frankreich abgeschlossene Handelsvertrag für den directen Verkehr zwischen beiden Ländern den beiderseitigen Schiffen gleiche Vergünstigung in Schiffsabgaben und Waarenzöllen festsetzt.

Unsere ungünstige Handelsbilanz zu Frankreich ist alt; sie verhielt sich im vorigen Jahrhundert ungefähr wie 1 zu 6. Z. B. 1788 betrug die Einfuhr von den Hanseſtädten nach Frankreich 10 Mill. Fr., die Einfuhr aus diesem nach den Hanseſtädten über 64 Mill. Fr. Heute beziehen wir weniger Colonialproducte über Frank-

reich, um so mehr über England, Holland und Belgien. Die Einfuhr aus Frankreich besteht hauptsächlich in Weinen, Spirituosen, Seidenzeugen und andern Fabrikwaaren, Früchten, dann aber auch in transatlantischen Producten, die wir von Bordeaux, Havre und Nantes, und in levantischen Producten, die wir von Marseille erhalten. Von der Ausfuhr nach Frankreich (Bau- und Stabholz, Metalle, namentlich Zink, Wolle, Vieh, Seidenzeuge und andere Kunsterzeugnisse) dient ein großer Theil nicht zum französischen Verbrauche (franz. Specialhandel), sondern geht weiter nach überseeischen Ländern, da unsere Häfen noch immer zu wenig Schiffsgelegenheit dahin darbieten. Auch führt Frankreich Stabholz, das es sonst von Hamburg und den Ostseehäfen bezog, ebenso Getreide mehr und mehr vom schwarzen Meere ein.

Den Totalwerth der Einfuhr von den Hansestädten nach Frankreich und von diesem nach jenen vergleicht folgende Tabelle.

| Einfuhr von den Hansestädten. | 1834. | | 1835. | |
|---|---|---|---|---|
| | Specialhandel. Francs. | Allg. Hand. Francs. | Specialhandel. Francs. | Allg. Hand. Francs. |
| | 4,307,259 | 6,536,394 | 5,974,167 | 10,745,640 |
| Ausfuhr nach den Hansestädten. | 10,447,935 | 14,442,989 | 12,240,491 | 16,190,194 |

| Einfuhr von den Hansestädten. | 1836. | | 1837. | |
|---|---|---|---|---|
| | Specialhandel. Francs. | Allg. Hand. Francs. | Specialhandel. Mark-Pco. | Allg. Hand. Mark Bco. |
| | 10,375,204 | 16,942,546 | 3,264,000 | 5,566,000 |
| Ausfuhr nach den Hansestädten. | 13,269,635 | 20,714,585 | 7,226,400 | 10,747,500 |

Die hohen franzöſiſchen Unterſchiedszölle erſchweren unſern unbeſchützten Flaggen den Verkehr mit Frankreich außerordentlich. Wie zum Hohne der ſogenannten hanſeatiſchen Handelsfreiheit, die eigentlich darin beſteht, daß unſere Schiffe von dem Handel der fremden Länder ausgeſchloſſen werden ohne Wiedervergeltung, geſtattet Frankreich laut abgeſchloſſenen Verträgen den Schiffen Englands, der Vereinigten Staaten Nordamerika's, Braſiliens, Columbiens, Belgiens gewiſſe Waaren direct aus ihrer Heimath mit gleicher Zollbegünſtigung wie unter franzöſiſcher Flagge einführen zu dürfen, was den Hanſeſchiffen nicht geſtattet wird. Natürlich, was brauchen die übrigen Länder unſere Seehäfen, die ihren Schiffen ja ohnehin ebenſo wie den unſrigen frei und offen ſtehen, dafür erſt Gegenleiſtungen zu gewähren? Was Wunder, daß unter den

1837 von Hamburg nach Frankreich gehenden 121 Schiffen nur 11 Hamburger, und von den von dort ankommenden 140 nur 14 Hamburger waren; unter den

1838 von Hamburg nach Frankreich gehenden 127 Schiffen nur 8 Hamburger, und von den von dort ankommenden 144 nur 8 Hamburger waren.

Es betragen die Tonnengelder für

franzöſiſche Schiffe per Tonne reſp. 22½ Cs. 30 Cs. 45 Cs.
engliſche „ „ „ „ 1 Fr.
nichtprivileg. „ „ „ „ 3 „ 75 Cs.;

die Expeditionskoſten für

franz. und privileg. Schiffe bis 150 Tonnen 2 Fr.
„ „ „ „ „ 300 „ 6 „
„ „ „ „ über 300 „ 15 „
nicht privileg. „ bis 200 „ 18 „
„ „ „ über 200 „ 36 „

Das Acquit, Permis und Certificat beträgt für franz.

und privileg. Schiffe 1½, für nicht privilegirte 3 Fr. Europäiſche Waaren, unter unprivilegirter Flagge in Frankreich eingeführt, entrichten einen in der Regel um 10 Proc., mitunter aber auch um 40 und 50 Proc. erhöhten Eingangszoll; Colonialerzeugniſſe aus europäiſchen Häfen eingeführt bezahlen noch höhere Differenzzölle (Baumwolle 16⅔ Proc., Reis 50, Farbehölzer 100, Indigo 33⅓ Proc.); aus fremden Welttheilen in fremden Schiffen kommend aber entrichten ſie 100, 150, 200 Proc., aus Indien und um das Cap Horn bis 400 Proc., und auf Indigo aus den Productionsländern ſogar 700 Proc. — Iſt der Preis des Weizens per Hectol. 26 bis 27 Fr., ſo beträgt der Eingangszoll

in franzöſiſchen Schiffen per Hectol. 25 Cs.
in nichtprivileg. „ „ „ 1 Fr. 50 Cs.

Ich wende mich zu Ländern, mit welchen Schifffahrts- und Handelsverträge abzuſchließen für uns in vielfacher Hinſicht wünſchenswerth erſcheint. Dahin gehören Portugal und Spanien. Die Differenzzölle zu Gunſten der engliſchen Einfuhr *) in Portugal haben in neuerer Zeit aufgehört. In Folge deſſen nahm dieſelbe ab; 1834 noch 1,600,123 L., betrug ſie 1837 nur 1,079,815 L. In einzelnen Artikeln, beſonders von Eiſen- und Glaswaaren ſcheint die deutſche Mitbewerbung die engliſche zu verdrängen. Getreidezufuhr, die früher von Zeit zu Zeit von Hamburg nach Portugal ſtattfand, wird nicht leicht wiederkehren, da der Anbau des Landes ſich ſo gehoben hat, daß im Jahr 1838 Portugal ſelbſt zum erſtenmale ſeit 140 Jahren eine bedeutende Quantität

*) 1807 ſchloß England mit Portugel einen neuen Handelsvertrag auf 25 Jahre, wonach engliſche Waaren 15 Proc. vom Werthe Eingangszoll, alle übrigen 30 Proc. entrichteten.

Getreide ausgeführt hat. Dasselbe läßt sich von Spanien sagen und in Betracht des vermehrten Anbaues auch am schwarzen Meere; in Ungarn wird die deutsche Landwirthschaft wohl thun schon jetzt daran zu denken, für ihre Erzeugnisse, Getreide wie Wolle und Flachs, im Inlande durch die Manufacturen einen sichern Markt zu gewinnen. Gegen beträchtliche Menge von rohem Brasilzucker und andern brasilianischen Producten, Wein, Südfrüchten, Salz ꝛc. senden wir nach Portugal hauptsächlich Butter, Baumwollwaaren und andere Fabricate. *) Der Schifffahrtsverkehr war ausgehend von Hamburg

1837 17 Schiffe (5 Hamb. Fl.) und ankommend 17 Schiffe (5 Hamb. Fl.)

1838 30 „ (7 „ Fl.) und ankommend 24 Schiffe (4 Hamb. Fl.)

Manche deutsche Schiffe gehen mit Ballast nach St. Ubes und Lissabon, und verladen hier Salz nach Brasilien, um doch einige Fracht auf der Ausfahrt nach Amerika zu gewinnen, von wo sie Rohstoffe zurückbringen. Das kann sich nur bessern, wenn deutsche Gewerberzeugnisse dort größern Absatz finden, fremde

*) Unsere Handelsbilanz mit Portugal ist ausnahmsweise bereits eine günstige. An Werth betrug die Ausfuhr von Hamburg nach Portugal:

| | M. Bc. | | B. Bc. |
|---|---|---|---|
| 1837 ungefähr | 950,000; | die Einfuhr von dort | 600,000 |
| 1838 „ | 1,974,000 | „ | 900,000 |

Unter der Ausfuhr des letztern Jahrs befand sich:

Butter an Werth ungefähr 1,050,000 Mark Banco,
deutsche Fabricate „ 780,000 „

Letztere erscheinen freilich noch sehr geringfügig in Vergleich mit der Einfuhr englischer Fabricate in Portugal, die nämlich 1837 an Wollwaaren 201,232 L. und an Baumwollwaaren 682,597 Pfund Sterling betrug.

Schiffe in unſern Häfen aufhören mit den unſrigen unbedingt auf gleichem Fuße behandelt zu werden.

Vor 1837 fuhren portugieſiſche Schiffe ſelten zwiſchen Portugal und den deutſchen Häfen. Das änderte ſich, als im Frühjahr 1837 bei den Waaren, welche auf portugieſiſchen Schiffen dort eingeführt werden, die Eingangszölle um 15 Procent ermäßigt wurden, ſo ſehr, daß in Folge dieſer bedeutenden Differenz die portugieſiſchen Schiffe den Kaufleuten der deutſchen Seeſtädte übermäßige Frachten abzwingen konnten; denn wollte ſelbſt ein deutſches Schiff umſonſt fahren, vermochte es in den meiſten Fällen mit den portugieſiſchen nicht in Concurrenz zu treten. Offenbar war der Anlauf der Portugieſen zur Beſchützung ihrer Schifffahrt zu raſch und extrem, jene Maßregel ward dem Handel zu läſtig und der Zolleinnahme des ohnehin hoch verſchuldeten Staats zu gefährlich, als daß ſie lange Beſtand haben konnte, wobei noch zu berückſichtigen, daß Portugal zu klein iſt für ein ſelbſtändiges Handelsſyſtem und in ſeiner gegenwärtigen Lage ſich mehr als ein anderes Gebiet zu einem freien Weltmarkt für den Zwiſchenhandel eignen möchte. So kam es, daß ungeachtet des heftigen Widerſpruchs der portugieſiſchen Rheder und der damit verbundenen Intereſſenten die Regierung ſich genöthigt ſah, die Differenzzölle auf Waaren mit Hülfe der Cortes wieder abzuſchaffen. Ein Schritt, wiederum zu extrem: hätte man anfangs nur mäßige Schutzzölle zu Gunſten der nationalen Schifffahrt beliebt, ſo würden ſie noch beſtehen. Indeß ſind die portugieſiſchen Schiffe noch immer beim Schiffszoll in portugieſiſchen Häfen begünſtigt, da ſie nur die Hälfte der Abgaben entrichten. Auch tritt ſelbſt bei der Ausfuhr portugieſiſcher Erzeugniſſe, namentlich bei Wein, ein be-

trächtlicher Differenzzoll zum Nachtheil der fremden Flaggen ein; ob auch dieſer wegfallen werde, ſteht in Frage. Jedenfalls verſpricht der Abſatz deutſcher Erzeugniſſe nach Portugal und deſſen Colonien in Afrika, die an Wichtigkeit für den Handel auch in den Augen der Regierung gewinnen, von zunehmender Bedeutung zu werden; deutſche Plätze unterhalten ſeit längerer Zeit ſchon mit den Azoren einen regelmäßigen Handelsverkehr. Der größte Vortheil würde aber für den deutſchen Verkehr daraus hervorgehen, wenn Portugal in Zoll- und Colonialverband mit Spanien träte und Deutſchland mit dem iberiſchen Föderativſtaate einen günſtigen Vertrag abſchlöſſe.

Unſere Handelsbilanz mit Spanien iſt bereits eine vortheilhafte. Gegen Eiſenwaaren, Glaswaaren, Leinen *) und andere deutſche Manufacturwaaren, Butter, Stabholz, Dielen ꝛc. beziehen wir von dort vornehmlich Wein, Südfrüchte, Roſinen, Baumöl, Blei, Salz und wenige Colonialerzeugniſſe. In den letzten Jahren hat dieſer Handel bedeutend abgenommen und erſt jetzt thut er ſich wieder auf, wie der Gewerbfleiß Spaniens überhaupt, welches gegenwärtig an Maſchinen für Fabrikanlagen aus dem Elſaß und aus England beträchtliche Einfuhren macht. Zweierlei war die Urſache davon: einmal der langwierige Bürgerkrieg, ſodann die unverantwortliche Schutzloſigkeit des deutſchen Handels in Spanien, wie wenn wir dort gar kein Intereſſe wahr-

*) Der früher ſo bedeutende Verbrauch deutſcher Leinen in Spanien und dem geſammten ſpaniſchen Amerika iſt durch die vielfach auf Umwegen unterſtützte Concurrenz ſchottiſcher und engliſcher Leinen ſehr gemindert worden. Ueberall ſchadet uns die Zerſplitterung unſerer Kräfte!

zunehmen hätten. Der hamburgiſche Schiffsverkehr mit Spanien und den canariſchen Inſeln, die ſpaniſchen Colonien ausgenommen, war:

| | ausgehend von Hamburg | ankommend |
|---|---|---|
| 1837 | 29 Schiffe (3 Hamb. Fl.) | 38 Schiffe (5 Hamb.) |
| 1838 | 27 „ (4 „ | 29 „ „ |

Der Verkehr wird fremden Flaggen durch die ſpaniſchen Differenzzölle von den auf fremden Schiffen eingehenden Waaren ſehr erſchwert; darum werden viele Waaren, die nach Spanien beſtimmt ſind, zunächſt nach Bayonne und Gibraltar verſchifft, und von hier in ſpaniſchen Küſtenfahrzeugen nach den ſpaniſchen Häfen verführt. Erſcheint daher ſchon ein Handels- und Schifffahrtsvertrag zwiſchen den Hanſeſtädten und dieſem Lande höchſt wünſchenswerth, ſo iſt doch gewiß, daß der Zollverein in dieſem wie in allen Fällen, namentlich in Einigung mit den Hanſeſtädten und mit Oeſterreich, den darauf zielenden Unterhandlungen ein ganz anderes Gewicht beilegen würde, als wenn die Hamburger Diplomatie allein unterhandelte.

Obſchon der deutſche Handel nach dem an Bodenſchätzen, Geldmitteln und ſelbſt noch an eigenen Colonien ſo reichen Spanien auf traurige Weiſe vernachläſſigt worden, ſo gibt es doch kein Reich in Europa, mit welchem in innige Handelsbeziehungen zu treten für ganz Deutſchland, für deſſen ſüdliche wie nördliche Staaten, für Oeſterreich wie Preußen, für Trieſt wie für Hamburg, gleich vortheilhaft wäre. Alle natürlichen Beziehungen Deutſchlands und Spaniens ſind ganz der Art, daß der Handelsverkehr zwiſchen beiden der größten Ausdehnung fähig iſt, den beiderſeitigen Häfen eine blühende Schifffahrt und namentlich dem deutſchen Gewerbfleiß reichlichen Abſatz verſpricht, der ihnen ſo noth thut,

daß ſie einander in weſentlichen Stücken gleichſam ergänzen, daß ihre großen Intereſſen im Welthandel wie in der Politik, in Europa, im Mittelmeer wie in den übrigen Welttheilen miteinander laufen. Liegt der weite Hafen des handelsberühmten Cadiz, am Eingange der wichtigſten Meerenge und umgeben von einem an herrlichen Producten überſtrömenden Gebiete, nicht in der Mitte zwiſchen der alten und der neuen Welt, nicht in der Mitte als großer Stapelplatz zwiſchen den norddeutſchen Seehäfen und den öſterreichiſchen Häfen an der iſtriſchen Küſte und an der Donau? Muß der levantiſche Handel der niederdeutſchen Emporien nicht außerordentlich zunehmen, wenn ſie reichere Ladungen und vielfache Schiffsgelegenheit nach den ſchönen iberiſchen Häfen finden? Werden andrerſeits Trieſt und die Donaumärkte nicht höher aufblühen, wenn ihr Handel nach Spanien ſich vermehrt, wenn ihre Dampf- und Segelfahrt ſich ausdehnt und ihr Verkehr auf eigenen Füßen die Gränzen des mittelländiſchen Meeres überſchreitet? Wo kann Trieſt viele Colonialerzeugniſſe wohlfeiler und beſſer erlangen als in den ſpaniſchen Beſitzungen, ſei es auf geradem Wege oder durch Vermittelung von Cadiz? Wo erſchließt ſich ihm eine größere Ausſicht auf Erweiterung ſeines Handelsbetriebs, zur Erlangung eines ſelbſtändigen Antheils am Weltverkehr? Endlich übt Spanien noch immer Einfluß aus auf ſeine weiten Töchterſtaaten, den es neuerdings im Sinn einer aufgeklärten Politik durch Handelsverträge zu verſtärken bemüht iſt, und — wohl zu merken — für den Großhandel, für die Schifffahrt, für den ganzen Waarenabſatz Deutſchlands ſind die durch Spanien und Portugal colouiſirten Länder bei weitem die wichtigſten! Spanien iſt in der Lage, weder mit Groß-

britannien noch mit Frankreich ein inniges Handelsbündniß anknüpfen zu können, um welches sich beide Mächte bewerben; darum sollte Deutschland, dessen Interesse hier dasselbe ist, nicht länger säumen und unthätig wie mit blöden Augen nach der aufstrebenden Halbinsel hinschauen.

Die Länder am mittelländischen und schwarzen Meere sehen wir heute wieder an Bedeutung steigen, leider jedoch Deutschland dabei zu wenig betheiligt. Zwar ist es erfreulich, daß laut verschiedenen Uebereinkünften die norddeutschen Flaggen, die österreichische und die griechische Flagge sich in ihren wechselseitigen Häfen völlige Gleichstellung zugestanden haben; auch bestehen mit der Türkei Handels- und Schifffahrtsverträge, wogegen die meisten italischen Staaten hohe Differenzzölle zum Nachtheil der nicht privilegirten Flaggen belieben. Allein die deutsche Handelsbewegung auf jenen wichtigen Meeren ist gering im Vergleich mit der anderer Völker, namentlich die Ausfuhr von den norddeutschen Häfen nach den Handelsplätzen am Mittelmeere, die doch so bedeutend sein könnte (zuweilen wurden, seltsam genug, von Hamburg feine Zucker nach dem schwarzen Meere versandt, für Persien bestimmt). Der Totalwerth der Einfuhren von dorther in Niederdeutschland ist viel höher. Der Handelsverkehr zwischen Hamburg und den italischen Häfen, Triest, jonischen Inseln, Smyrna ꝛc. war:

| | ausgehend von Hamburg | ankommend |
|---|---|---|
| 1836 | nur 6 Schiffe (2 Hamb. Fl.) | 59 Schiffe (5 Hamb.) |
| 1837 | 14 „ (1 „ | 46 „ 6 „ |
| 1838 | 13 „ | 51 „ 3 „ |

Würde nun ein Vertrag mit der Halbinsel diesen Theil des hansischen Handels sehr begünstigen, so doch noch weit mehr den der süddeutschen Länder, die mit ihrem

Absatze hauptsächlich auf die Gebiete des Mittelmeeres und Asien über die Alpenstraßen, Triest und Marseille und namentlich die Donau hinab angewiesen sind. Die nördlichen Vereinsstaaten haben vor den südlichen in den meisten Manufacturen einen Vorsprung, sie haben die längere Gewohnheit und eine günstigere Lage bei der gegenwärtigen Ausdehnung des Vereins im Bezuge der Rohstoffe wie im Absatze der Fabricate voraus. Die süddeutschen Gebiete sind noch zu eingeengt, ihre Märkte zu beschränkt. Sie müssen eine Anstrengung machen den Absatz ihrer Industrie-Erzeugnisse auf den von der Natur ihnen angewiesenen Wegen zu vermehren, sich diejenigen Länder aufzuschließen, wo der Vortheil in der Mitbewerbung auf ihrer Seite ist, Italien, Spanien, die Länder an der untern Donau, am schwarzen Meer und weiter in Asien über Trapezunt und syrische Häfen. In dem Maße wie dieß geschieht, wird ihr Gewerbfleiß erstarken. Oesterreichs Anschluß würde das sehr unterstützen, um so mehr als dadurch auch die Schweiz einen neuen Beweggrund erhielte sich dem deutschen Zollverein zu nähern. In den Ländern an der untern Donau allein liegt für den süddeutschen Kunstfleiß eine unerschöpfliche Fundgrube, in der Moldau und Wallachei, in Serbien und Bulgarien. Dorthin hauptsächlich sollten sich die süddeutschen Unternehmungen, Wanderungen und Ansiedelungen richten; *) aber nicht einzeln und zerstreut,

*) In den Jahren von 1830 bis 39 sind bloß aus Würtemberg nahe 30,000 Personen, also im Durchschnitt jährlich 10,000 Menschen ausgewandert. Das Unterkommen der Auswanderer wird um so schwieriger, je weiter sich der Ansiedelungsort von der Donau entfernt, und es gibt dafür keinen günstigern als die untern Donauländer, die sich mit $^1/_{10}$ der Kosten nach Amerika erreichen lassen. Auch würden

ſondern unter der Leitung einer Geſellſchaft, die mit den nöthigen Mitteln und Befugniſſen ausgeſtattet wäre, unter dem Impulſe eines Handelskörpers, der durch ſeine Etabliſſements und Agenturen überall die entgegentretenden Schwierigkeiten zu überwinden verſtände. Niemand kann verkennen, daß alle ſüddeutſchen Regierungen, namentlich die dem Donaugebiete angehörigen, das größte Intereſſe an der Errichtung und gemeinſchaftlichen Beſtallung einer ſolchen Handelsgeſellſchaft *) haben, deren Thätigkeit ſich vorerſt hauptſächlich der europäiſchen Türkei und den Küſten des ſchwarzen Meers zuzuwenden hätte. Einſt bildete Linnen einen großen Gegenſtand der ſüddeutſchen Ausfuhr; als Napoleon durch Decret ein Königreich Italien ſchuf und deſſen Gränze nach Deutſchland abſchloß, da ſank die Linnenausfuhr nicht nur nach Italien, ſondern auch nach Spanien und nach der Levante, ſo daß Schwaben und Bayern jetzt nicht viel mehr über den eigenen Bedarf davon erzeugen. Dieſer ſchöne Gewerbzweig würde in ganz Süddeutſchland wieder aufblühen, wenn die deutſchen Handelsverbindungen mit Italien, Spanien, der Levante und den untern Donauländern ſich vervielfältigten. Daſſelbe gilt von den Wollen- und Baumwollzeugen, den Glas- und Eiſenwaaren, den illiryſchen Seidenzeugen und andern Fabricaten. Kurz den ſüddeutſchen Staaten verſpricht nichts einen größern Erfolg für den Aufſchwung ihres Gewerbfleißes und ihres Wohlſtandes, als wenn ſie nach gemeinſamem Plan, deſſen Vollzieher eine um-

ſie die Auswanderer den Verlockungen der Auswanderungsagenten entziehen.

*) Ich habe die Errichtung einer ſüddeutſchen Handels- und Coloniſationsgeſellſchaft in einer beſondern Schrift umſtändlicher beſprochen.

faſſende Handelsgeſellſchaft iſt, ſich an dem ſteigenden Verkehr auf dem Mittelmeere mehr zu betheiligen, in deſſen umliegenden Gebieten und Dependenzien von Cadiz bis Trapezunt, in Spanien wie in Syrien und Aegypten, ſich bequeme Märkte zu gewinnen und hier Contore, dort wirkliche Stapelplätze für ihren Handel zu errichten ſuchen.

Unter den transatlantiſchen Ländern ſind Cuba, Mexico und Braſilien für den deutſchen Ausfuhrhandel am wichtigſten. Cuba, die größte, fruchtbarſte, mit den ſchönſten Häfen ausgeſtattete Inſel unter den Antillen, iſt erſt ſeit 1815, wo die Spanier ſie dem freien Verkehr aller Nationen öffneten und mehr und mehr ihrem Anbau größere Aufmerkſamkeit zuwandten, von hoher Bedeutung für den auswärtigen Handel geworden; in demſelben Verhältniſſe wie der Anbau von Zucker und Kaffee iſt ausgedehnt worden, hat der Wohlſtand der Inſel und der Verbrauch an europäiſchen Erzeugniſſen zugenommen. Der Werth der Einfuhr überſteigt nach officieller Angabe den der Ausfuhr. Es betrug:
die Einfuhr 1837 22,940,357 D. 1838 24,729,878 D.
die Ausfuhr „ 20,346,407 „ „ 20,471,102 „
Betrübend iſt es, wie deutſche Schiffe dabei noch mit ſo geringen Zahlen figuriren. Bei der ganzen Einfuhr des Jahrs 1838 in Cuba ſind deutſche Schiffe nur mit 612,355, bei der Ausfuhr mit 1,866,326 Dollars betheiligt. Unter den in den Häfen Cuba's angekommenen 2636 Schiffen gab es nur 60 deutſche, 36 holländiſche und belgiſche, 21 däniſche und ruſſiſche, aber 55 franzöſiſche, 190 engliſche, 1434 nordamerikaniſche und 776 ſpaniſche; unter den 2521 abgehenden Schiffen gab es 66 deutſche, 26 holländiſche und belgiſche, 22 däniſche und ruſſiſche, 63 franzöſiſche, 157 engliſche, 1433 nord-

amerikaniſche, 691 ſpaniſche. Sehr beläſtigt den Verkehr aller fremden Flaggen, beſonders den der deutſchen Städte, die Bevorzugung der ſpaniſchen Flagge, welche die Regierung ſeit einigen Jahren hat eintreten laſſen, ſowohl hinſichtlich der Schiffsabgaben als der Waarenzölle, und bei der Ausfuhr wie bei der Einfuhr. Die meiſten Waarenverſendungen von Bremen und Hamburg, namentlich was Gewerberzeugniſſe betrifft, finden daher jetzt in ſpaniſchen Schiffen ſtatt, dem nur durch einen Vertrag und durch eigene Beſchützung unſerer Schifffahrt abzuhelfen iſt. Es gingen von Hamburg nach Cuba:

1837 nur 33 Schiffe (15 Hamburger Schiffe)
1838 „ 42 „ (19 „

und kamen von dort

1837 67 Schiffe (12 „
1838 82 „ (21 „

In Havanna, dem beſten Hafen Amerika's, Matanzas, St. Jago und den andern Häfen Cuba's haben ſich viele deutſche Handlungshäuſer feſtgeſetzt. Die Ausfuhrartikel nach Weſtindien beſtehen beſonders in Leinen, Baumwollwaaren, Kattun, Muſſelin, Tüchern, Strümpfen, Seiden-, Glas-, Eiſen-, Quincailleriewaaren, Band, Möbel, Inſtrumenten, Genever, Bier, Salzfleiſch ꝛc.

Das Schiffsverhältniß iſt günſtiger zu der däniſchen Inſel St. Thomas, welche als Freihafen dem weſtindiſchen Handel großen Vortheil gewährt. Wegen der Differenzzölle wird von dort aus in Nationalſchiffen ein lebhafter Zwiſchenhandel, ſowohl nach andern Antillen, beſonders nach dem aufblühenden Portorico, als auch nach Columbien getrieben. Es gingen von Hamburg und Altona nach St. Thomas:

1837 20 Schiffe (12 Hamburger Schiffe)
1838 24 „ (18 „
und kamen von dort
1837 32 Schiffe (12 „
1838 33 „ (13 „

Die außerordentlichen Hülfsquellen Mexico's, der fruchtbare Boden und der reiche Ertrag der Bergwerke erniedrigen dort den Werth des Silbers zu Gunsten des auswärtigen Handels. Seit 1822 findet zwischen Deutschland und Mexico eine directe Handelsverbindung statt, und seit 1827 hat der Zufuhrhandel aus den Hansestädten nach den mexicanischen Häfen an der Ostküste, wenn gleich mehrfach gestört, fortdauernd an Wichtigkeit zugenommen. Beinahe in allen dem auswärtigen Handel geöffneten Häfen wie in den bedeutenden Städten des Binnenlandes sind deutsche Handlungshäuser ansässig. Von Hamburg und Bremen gingen nach mexicanischen Häfen:
1837 15 Schiffe (6 Hamb. Fl.) und der Facturawerth ihrer Ladung betrug 3,664,535 M. Bc.
1838 18 „ (8 Hamb. Fl.) und der Facturawerth ihrer Ladung betrug 4,399,335 M. Bc.
Der Facturawerth dessen, was von Hamburg allein nach Mexico verschifft wurde, war:
1837 2,785,149 Mark Banco und davon allein für 2,354,800 „ verschiedene Leinen;
1838 3,104,885 „ und davon allein für 2,367,000 „ verschiedene Leinen.
1838 betrug die bremische Ausfuhr über 12 Millionen Thaler, worunter für 3½ Millionen an deutscher Leinwand. Günstig wirkt auf den Verbrauch von Leinen altes Herkommen und das mexicanische Schutzzollsystem für inländische Baumwollmanufacturen. Seit im Jahre

1837 die frühern 20 Procent Differenz von den Waarenzöllen aufgehoben worden, werden die Schiffe aller Nationen hinsichtlich der Zölle gleich behandelt. Doch haben die Hanseſtädte bis jetzt, ungeachtet ihrer langen Unterhandlungen, noch nicht einen Vertrag durchſetzen können, in welchem ihnen von Mexico Gleichſtellung mit den begünſtigtſten Nationen zugeſtanden wäre. Eigenthümlich iſt es, daß dieß Land die europäiſchen Anfuhren weniger mit Waaren (Cochenille, Saſſaparille, Farbeholz ꝛc.) als mit Silber bezahlt, das hauptſächlich nach England fließt. 1837 wurden ungefähr 20 Millionen Dollars Silber auf geſetzmäßigem Wege aus Mexico ausgeführt. Ein großer Theil der aus mexicaniſchen Häfen zurückkehrenden Schiffe nimmt die Rückladung in Cuba ein; Mexico macht eine Ausnahme von der Regel, daß die europäiſchen Schiffe in den amerikaniſchen wie oſtindiſchen Häfen meiſt mit Ballaſt ankommen und reich befrachtet abſegeln, iſt daher um ſo wichtiger für die große Schifffahrt.

Mit den columbiſchen Republiken Neugranada, Ecuador, Venezuela ſteht Deutſchland nur noch in ſchwachem directem Handelsverkehr. Nur mit Venezuela haben nach langen Unterhandlungen die drei Hanſeſtädte zu Caracas am 27 Mai 1837 einen Freundſchafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag auf 12 Jahre und dann mit einjähriger Aufkündigung abgeſchloſſen, deſſen Grundlage völlige Reciprocität und Gleichſtellung mit den begünſtigtſten Nationen iſt, ſowohl in Schiffs- als in Waarenabgaben; nach Artikel 10 ſollen alle aus den Hanſehäfen verführten Producte oder Fabricate der Staaten des deutſchen Bundes als Erzeugniſſe der hanſeatiſchen Freiſtaaten angeſehen und geachtet werden. Es gingen von Hamburg nach Venezuela:

1837 5 Schiffe (4 Hamburger Flagge)
1838 5 „ (2 „
und von da zurück
1837 8 Schiffe (5 „
1838 9 „ (2 „

Der directe Verkehr der deutschen Seestädte mit Venezuela beschränkt sich bisher auf die Häfen La Guayra und Porto Cabello, die bedeutendsten des Landes, wo über ein Duzend deutsche Handlungshäuser etablirt sind. Uebrigens zeigt der Handel mit Venezuela, das sich vor allen übrigen spanisch amerikanischen Staaten durch eine geregelte Verwaltung und innere Ruhe auszeichnet, günstige Aussichten.

Der Werth der Anfuhren aus Hayti (hauptsächlich Kaffee, Farbeholz, Baumwolle) übersteigt weit den der Ausfuhr von unsern Seehäfen dahin. Die deutschen Schiffe erfreuen sich dort einer günstigen Behandlung, besonders Bremer. Von Hamburg gingen hin:

1837 7 Schiffe (4 Hamburger Flagge)
1838 11 „ (8 „
und kamen von da
1837 21 Schiffe (4 „
1838 25 „ (8 „

Der seit 1815 eingeleitete directe Handel der deutschen Seeplätze nach Brasilien hat fortdauernd an Wichtigkeit zugenommen. Doch würde er in einem ganz andern Verhältnisse steigen, wenn Deutschland einen vortheilhaften, auf Gegenseitigkeit sich stützenden Handelsvertrag mit dem großen, unermeßlich reichen Lande abzuschließen wüßte. Die Engländer haben in Brasilien, wie im Mutterlande Portugal, durch Zollvergünstigung ihrer Waaren (sie entrichteten einen Werthzoll von 15 Procent, die übrigen Nationen von 24 Procent) und ihrer

Flagge ſich gleichſam ein Monopol erworben, und noch immer erfreuen ſie ſich beträchtlicher Vorzüge. Indeß läuft der brittiſche Vertrag mit Braſilien am 15 November 1842 ab, und die Regierung ſcheint nicht geneigt ihn zu erneuern; möchte der Zollverein dort ſein hochwichtiges Intereſſe nicht verſäumen! Er vermag Braſilien größere Vortheile darzubieten als alle übrigen europäiſchen Länder. *)

In den engliſchen officiellen Liſten wird der Werth der Ausfuhr von England nach Braſilien angegeben 1835 auf 2,630,767 Pfund Sterling und 1836 auf 3,030,532 Pfund Sterling, wovon für Baumwollwaaren 1,699,994 und für Leinen 193,997 Pfund Sterling. Nach Rio de Janeiro allein führte England 1838 ungefähr ſiebenmal mehr ein als die Hanſeſtädte. Nur in wenigen ſächſiſchen, Elberfelder und Schweizer Baumwollartikeln concurriren wir mit den Engländern; die Einfuhr von deutſchen Leinen iſt noch wenig ausgedehnt; daſſelbe gilt von Seiden- und Eiſenwaaren aus den Rheingegenden, Waffen, Glas- und Nürnberger Waaren, Leder, Papier; wichtig für die Befrachtung der Schiffe ſind unſere Ausfuhren an Genever, Mehl, Weizen,

*) Die braſiliſche Regierung ſcheint bei Aufkündigung aller Verträge, wovon der brittiſche am längſten dauert, ſich von financiellen Rückſichten leiten zu laſſen, da ſie den Staatshaushalt größtentheils von den Ein- und Ausgangszöllen beſtreitet. Sie ſcheint dieſe noch erhöhen und die neuen Verträge alsdann durchaus auf gegenſeitige Zugeſtändniſſe gründen zu wollen, wobei ſie auch Deckung des Deficits in den Staatseinnahmen und der auswärtigen Schuld im Auge hat. Im Augenblick beſteh.n in Braſilien bedeutende Zolldifferenzen gegen uns, die aufhören müſſen, ſoll unſer Abſatz dahin nicht leiden.

Salzfleisch, Theer, Tauwerk ꝛc. Von den dem auswärtigen Handel geöffneten Häfen sind in Rio, Bahia, Pernambuco, Maranham, Para, Parahiba und Rio grande do Sul deutsche Handlungshäuser wohnhaft. Der Verkehr Hamburgs mit Brasilien gestaltete sich:

| Ausfuhr nach Brasilien | | | Werth M. Bc. |
|---|---|---|---|
| 1836 | 54 Schiffe | | 4,100,000 |
| 1837 | 51 „ | 26 Hamb.<br>21 dänische | 3,150,000 |
| 1837 | 72 „ | 37 Hamb.<br>21 dänische<br>9 englische<br>2 Bremer | 3,150,000 |
| **Einfuhr von Brasilien** | | | **Werth M. Bc.** |
| 1836 | 99 Schiffe | ( 28 Hamb. ) | 12,417,000 |
| 1837 | 120 „ | 31 Hamb.<br>53 englische<br>22 dänische | 12,100,000 |
| 1838 | 134 „ | 46 Hamb.<br>24 dänische<br>53 englische | 11,750,000 |

Man sieht, die Bilanz ist auch hier wie bei Cuba ꝛc. höchst ungünstig für uns, beinahe viermal übersteigt die Einfuhr von Brasilien unsere Ausfuhr dahin. Das läßt sich leicht erklären, und wird nicht anders, so lange Deutschland keine beschützenden Maßregeln ergreift. Die Engländer erhalten die Bezahlung für ihre Fabrikwaaren in brasilischen Colonialerzeugnissen; da sie diese aber wegen Bevorzugung ihrer eigenen Colonialproducte nicht vortheilhaft nach England einführen können, so schicken (consigniren) sie dieselben meistentheils nach Hamburg. Darum gehen wenig englische Schiffe von Hamburg nach Brasilien, Cuba ꝛc., während eine große Menge

von dort nach Hamburg kommen. Hamburg bezieht mehr als jedes andere Land an brasilischen Colonialerzeugnissen; deßhalb sollten wir auch mehr Fabricate als jedes andere Land dahin absenden, deßhalb eignet sich unsere Stellung zu Brasilien zu einem großartigen directen Bedarfshandel, und es muß aufhören, daß die Engländer diesen an unserer Statt führen, indem sie dadurch nicht nur ungeheure Vortheile ziehen, sondern auch das Aufblühen unserer Manufacturen und unserer Seeschifffahrt niederhalten.

Bürgerkriege und die Blokade durch die Franzosen haben dem auswärtigen Handel der Argentinischen Republik, die alle Flaggen bei hohen Zöllen gleich behandelt, in den letzten Jahren Nachtheil gebracht. 1836 kamen nach Buenos-Ayres 5 Hamburger Schiffe mit Ladungen zum Werth von 512,700 Dollars (hauptsächlich Eisen- und Manufacturwaareen, Leinen, auch Mehl, Schafe und Böcke ꝛc.), und der Werth der Ausfuhren auf 6 Hamburger Schiffen betrug 324,900 Dollars (hauptsächlich Häute). Dagegen gingen von Hamburg und Altona nach Montevideo und Buenos-Ayres

1837 nur 8 Schiffe (3 Hamb. Fl.) u. kamen v. dort 1 Schiff
1838 4 „ „ 3 „

Der deutsche Verkehr nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika, gleich nach deren Unabhängigkeit vom Mutterlande eingeleitet und während der Kriegsjahre 1792 bis 1805 bedeutend vermehrt, ist ununterbrochen im Fortgange. Der Unternehmungsgeist der Nordamerikaner, die Thätigkeit der deutschen Etablissements in dortigen Handelsplätzen, vorall die freisinnige Handelspolitik der Vereinten Staaten wirken günstig darauf ein. Denn sie haben zuerst das Princip der Gegen-

seitigkeit in allen Handelsbeziehungen zum Auslande als Grundnorm aufgestellt und bis jetzt mehr als eine andere Nation auf dessen Grundlage Verträge abgeschlossen. Nach dem Vertrage mit den Hanseſtädten 1827, zunächst auf 12 Jahre eingegangen und dann weiter mit dem Vorbehalt einjähriger Aufkündigung, soll jede Art von Producten oder Waaren aus allen Ländern in den beiderseitigen Schiffen *) und diese in den Häfen beider Theile einer völlig gleichen Behandlung, denselben Vergütungen wie Abgaben, Ein- und Ausfuhrzöllen wie Rückzöllen, Hafen- und Tonnengeldern ꝛc. unterliegen.

Nirgends hat der Handel in einem kurzen Zeitraum einen so riesenhaften Aufschwung genommen, als in den Vereinten Staaten. Die Ausfuhr an Baumwolle betrug 1791/92 134,300 Pfund, 1835/36 aber 408,044,400 Pfund. Die große Handelserschütterung, welche 1837 im ganzen Bereiche der Vereinten Staaten aus einer allgemeinen Ueberspannung der Handelsthätigkeit und des Creditwesens, der Herabsetzung der Zölle, dem Versuche, den Baumwollhandel zu monopoliſiren, den übertriebenen Geschäften der Banken und den Speculationen auf Ländereiankauf hervorging, hat die deutschen Interessen mit ergriffen, wenn auch nicht in dem Maße wie bei andern Ländern. Der Werth der Gesammt Aus- und Einfuhr wird officiell angegeben:

| Ausfuhr | Doll. | Einfuhr Doll. |
|---|---|---|
| 1789/90 | 20,205,156 | 23,000,000 |
| 1835/36 | 128,663,040 | 180,980,035 |

*) Hanſiſches Schiff wird in dem Vertrage jedes genannt, welches Eigenthum eines oder mehrerer Bürger der Hanseſtädte iſt, deſſen Capitän hanſiſcher Bürger und von deſſen Bemannung drei Viertheile Unterthanen des deutschen Bundes ſind.

| Ausfuhr | Dollars | Einfuhr Doll. |
|---|---|---|
| 1836/37 | 117,419,376 | 140,989,217 |
| 1837/38 | 108,486,616 | 113,717,404 |

Der Verkehr der hanſiſchen Flagge nach den Vereinten Staaten ſteht an Umfang nur der nationalen und engliſchen Flagge nach. Im Jahre 1835/36 liefen 143 hanſiſche Schiffe in Häfen der Union ein und 157 hanſiſche Schiffe aus.

Es gingen dahin:

| | | Schiffe | |
|---|---|---|---|
| 1837 | von Bremen | 172 | 130 Bremer Flagge.<br>22 Nordam. Fl. mit 14,600 deutſchen Auswanderern. |
| „ | „ Hamburg | 54 | 25 Hamburger Fl.<br>18 Nordam. Flagge mit 2177 Ausw. in 32 Schiffen. |
| 1838 | von Bremen | 102 | 82 Bremer Flagge.<br>17 Nordam. Fl. mit 8934 Auswand. |
| „ | „ Hamburg | 30 | 13 Hamburger Fl.<br>17 Nordam. Fl. mit 313 Auswanderern in 10 Schiffen. |

und kamen von da an

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1837 | in Bremen | 133 | 98 Bremer Flagge.<br>11 Nordam. „ |
| „ | Hamburg | 51 | 18 Hamb. „<br>10 Nordam. „ |
| 1838 | in Bremen | 87 | 65 Bremer „<br>20 Nordam. „ |
| „ | Hamburg | 37 | 12 Hamb. „<br>12 Nordam. „ |

Die thätigen Nordamerikaner, die den Deutschen im ganzen ostindischen und Südseehandel weit vorausgeschritten sind, auch ohne Colonien zu besitzen, haben ihren Seehäfen bereits einen beträchtlichen indirecten Handel zuzuwenden gewußt. So gehen viele Colonialwaaren, ost- und westindische Producte, Thee, Zucker, Kaffee, Kakao ꝛc. über nordamerikanische Häfen nach den deutschen, wobei ihnen freilich zu Statten kommt, daß Deutschland keine Differenzzölle bei Einfuhr jener Waaren festsetzt. Andrerseits wird auch an deutschen Erzeugnissen (Leinen, Baumwoll- und Wollenwaaren, Seidenzeuge, Metall-, Glas-, Lederwaaren, Instrumente und Quincaillerieartikel mannichfacher Art) mehr nach den Vereinten Staaten ausgeführt, als der Verbrauch des Landes verlangt, und manches von dort nach andern amerikanischen Plätzen wieder versandt; auch gehen viele werthvolle Gegenstände auf dem Umwege über Havre dahin. Der Werth der Ausfuhr nach den Hanseſtädten betrug 1836/37 3,754,949 Dollars, worunter für 1,192,592 an fremden Erzeugnissen; der Werth der Einfuhr aus denselben 5,642,221 Dollars.

Der deutsche Verkehr nach dem brittischen Nordamerika, seit 1826 in Aufnahme gekommen, wächst. Er beschäftigte von Hamburg und Altona aus:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1836 | 70 | Schiffe m. Ladung. z. Werth v. | 1,900,000 MBc. |
| 1837 | 99 | „ „ | 3,100,000 „ |
| 1838 | 104 | „ „ | 3,400,000 „ |

Indeß wird dieser Verkehr meist von brittischen Schiffen betrieben, welche als Rückladung Holz aus Canada nach England bringen; die Ausfuhr besteht vorzüglich in Provisionen für die Fischerei bei New-Foundland (Mehl, Schiffsbrod, Getreide, gesalzenem Fleisch, Butter, Kleider ꝛc.); außerdem geht manches auf dem Umwege über englische Häfen dorthin.

Seit 1825 haben wir dauernde Handelsverbindungen mit den besonders an edlen Metallen reichen Ländern an der Westküste Amerika's, und sind in den meisten Handelsplätzen an der Südsee, namentlich in Valparaiso (der bedeutendste Stapelplatz der ganzen Westküste), Cobija (Boliviens Freihafen), Arica, Callao, Guayaquil, Punta Arenas und in mehreren andern, feste deutsche Häuser begründet, die sich durch Commanditen über andere Plätze verzweigen und den allmählichen Absatz der mannichfachen, dorthin verführten deutschen Waaren, Leinen, Baumwollen- und Seidenzeuge, Eisen-, Stahl- und Messingwaaren, Waffen, Glaswaaren, Genever ꝛc. im Kleinen und Großen besorgen. Die lange Dauer der Reise gestattet nur sehr reich versehene und vollständig assortirte Ladungen nach der Südsee zu verschiffen; längs der Westküste hinfahrend, setzen die Schiffe gewöhnlich an verschiedenen Häfen Theile ihrer Ladungen ab und nehmen die Rückfracht ein. Von Hamburg gingen dahin:

1837 12 Schiffe (7 Hamburger Flagge)
1838 7 „ (4 „

und kehrten von dort zurück

1837 5 Schiffe (3 Hamburger Flagge)
1838 6 „ (3 „

Die deutschen Verladungen nach der Südsee wurden bisher meist in Silber-Rimessen auf England berichtigt; sehr zu Gunsten der Rhederei haben in den letzten Jahren die Einfuhren von Producten daher zugenommen, bestehend vorzüglich in Salpeter, Häuten, Farbeholz, Kupfererz, etwas Chinarinde, Indigo, Kakao ꝛc. Dieser Handel verspricht für die Folge von größerer Bedeutung zu werden, da jene Länder zu den fruchtbarsten gehören, namentlich Centralamerika, in dessen Innerm manche

Stoffe, die wir jetzt fast ausschließlich aus Ostindien erhalten, wild wachsen.

Der deutsche Handel nach den afrikanischen und asiatischen Ländern und Australien zusammen hat bei weitem nicht den Umfang, als der nach Amerika. In Guinea nehmen wir Palmöl, Elephantenzähne ꝛc. gegen Waffen, Pulver, Quincaillerieartikel, Genever ꝛc.; nach dem Caplande verschifft Hamburg vornehmlich Proviant, Stabholz, Schafe. Auf dem Festlande des stark bevölkerten Ostindiens besitzt Großbritannien, auf den Inseln Holland das Uebergewicht, und wegen der hohen discriminirenden Zölle beider Länder ist das deutsche Ausfuhrgeschäft dahin, namentlich der directe Vertrieb unbedeutend, während uns von dort steigende Zufuhren zukommen, ohne Differenzzöllen zu unterliegen, und obendrein meist auf indirectem Wege über Holland und England. Der ungefähre Werth der directen Hamburger Ausfuhr betrug:

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 1837 | 500,000 | Mark Banco, |
| „ | 1838 | 720,000 | „ |
| der directen Einfuhr | 1837 | 1,100,000 | „ |
| „ | 1838 | 1,300,000 | „ |

Es gingen von Hamburg:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1837 | nach Guinea | 1 | Schiff | Hamburger Fl. |
| „ | dem Capland u. Australien | 3 | „ | englischer „ |
| „ | Ostindien, China ꝛc. | 3 | „ | 1 englischer „<br>2 Hamb. „ |
| 1838 | Guinea | 1 | „ | „ „ |
| „ | dem Capland | 4 | „ | 1 Bremer „<br>3 englische „ |
| „ | Australien | 4 | „ | 2 Hamb. „<br>2 englische „ |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1838 | Oſtindien | 6 Schiffe | 4 Hamb. | Fl. |
| „ | China ꝛc. | | 1 engliſche | „ |
| | | | 1 amerikan. | „ |

und kamen an von:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1837 | Guinea | 1 Schiff | Hamburger | „ |
| „ | Oſtindien | 7 „ | 6 engliſche | „ |
| „ | China ꝛc. | | 1 Hambur. | „ |
| 1838 | Guinea | 1 „ | Hamburger | „ |
| „ | Oſtindien | 10 „ | 6 „ | „ |
| „ | China ꝛc. | | 3 engliſche | „ |
| | | | 1 preußiſch. | „ |

Aus dieſer Ueberſicht des deutſchen Verkehrs mit dem Auslande ergibt ſich, daß unſer Antheil am Welthandel noch unverhältnißmäßig gering iſt, und wir ihn dennoch nicht einmal zum größern Theil mit eigenen Schiffen führen; daß wir nicht bloß in den europäiſchen Staaten, ſondern auch in deren Colonien und Dependenzien, ja ſogar in den meiſten freien Staaten des andern Erdtheils mit hohen Differenzzöllen zu kämpfen haben, die unſern Waarenabſatz wie unſere Schifffahrt beengen, weil wir ohne Schifffahrtsſchutz und Differenzzölle im voraus allen Handelsvölkern gleiche Rechte mit uns im eigenen Lande einräumen, mithin Niemanden ein Motiv geben uns beſondere Vortheile zuzugeſtehen, um ſo mehr, als wir immer nur vereinzelt auftreten und alſo ohne Nachdruck unterhandeln, und weil wir uns mit Plan nicht für, ſondern gegen das Intereſſe unſeres überſeeiſchen Verkehrs zu benehmen ſcheinen; daß die deutſchen Flaggen, jedes kräftigen Schutzes entbehrend, überall von der Gutmüthigkeit des Auslandes abhängen, nirgend ſelbſtändige Stapelplätze, nirgend eigene Stützpunkte des Handels beſitzen; daß die Handelsbilanz nicht bloß mit den Colonialſtaaten England, Frankreich,

Holland, Cuba, sondern auch mit den für uns wichtigsten freien Staaten Amerika's gegen uns ist, und insonders die Ausfuhr nach Brasilien und Hayti kaum ein Drittel, oft nur ein Viertel der Einfuhr von dort beträgt und diese uns größtentheils noch in fremden Schiffen zugebracht wird. Das alles kann sich nur dann gründlich zu unsern Gunsten umgestalten, wenn Deutschland zu einem einigen kräftigen Handelssystem gelangt. Und wer würde den größten Vortheil davon haben? Außer der Gesammtheit ganz natürlich die deutschen Seeplätze! Und dennoch sind es gerade die Hansestädte, welche vor dem Anschlusse an den deutschen Zollverein noch zurückschrecken und allerlei Scheingründe dagegen beizubringen wissen — Gründe freilich, die selbst nicht ein Hunderttheil von denjenigen an Werth wiegen, welche Niederland für seine Sonderstellung anführen kann.

Die hansische Kaufmannschaft, wirft man ein, wird ein größeres Capital zur Bezahlung der höhern Zölle, unfruchtbar für das Geschäft, in Hand haben müssen. Ein seltsamer Irrthum! Schon jetzt werden die meisten eingehenden Waaren nicht auf der Vereinsgränze, sondern auf den Binnenzollämtern verzollt; in allen bedeutendern Städten des Vereins gibt es Waarenhöfe, wo die Güter bis auf zwei Jahre unter Verschluß lagern können; die Klein- und Großhändler entrichten die Eingangsabgabe erst, wann sie das Gut unmittelbar umsetzen wollen, und von dem, was sie nicht verbrauchen und wieder ausführen, bezahlen sie gar keinen Zoll — ein Begleitschein ist die ganze Fürsorge. Solche Freidepots, in welchen die Waaren zollfrei lagern, gewähren dem Versender wie dem Bezieher überall die größte Bequemlichkeit. Die Hansestädte würden im Fall ihres Anschlusses deutsche Freihäfen im ganzen Sinne des Wortes, sowohl hinsichtlich

ihres Handels mit den Zollvereinsstaaten als hinsichtlich ihres Zwischenhandels mit allen übrigen Ländern. Nur würden für die Lagerung ausländischer Artikel Entrepots nöthig, sei es um sie, falls sie zum Verbrauche des Vereins ihre Verwendung finden, erst bei ihrer Entsendung oder ihrer Ankunft in den innern Zoll = und Packhöfen oder bei ihrer Beziehung zum unmittelbaren Verbrauche verzollen zu dürfen, sei es um sie, falls sie zur Ausfuhr bestimmt werden, wieder ganz zollfrei ausführen zu können. Man hat behauptet, daß die Kosten der Entrepots das Waarengeschäft in Hamburg im Vergleich zu den jetzt bestehenden Kosten mit einer Auflage von ungefähr 1½ Proc. beschweren würden. Wäre dieß auch, die Kosten der Londoner Entrepots zum Maßstabe angenommen, für gewisse Fälle begründet, was wegen des diesseitigen billigern Arbeitslohns nicht anzunehmen ist, so fände doch immer in allen den Fällen, wo jetzt die gekauften Waaren nicht sofort von dem Speicher des Verkäufers versandt werden, sogar eine beträchtliche Kostenersparniß statt, indem alle Unkosten und Gefahren des Verpackens von Speicher zu Speicher, von Verkäufer zu Verkäufer wegfielen und die Waaren in den Entrepots bis zu ihrer Entsendung oder bis zum Einzelverkaufe in der Stadt unangerührt lagerten, wie oft auch ihre Besitzer gewechselt hätten; endlich wäre selbst die Leichtigkeit des Credits auf die dort lagernden Werthe ein bei Ausdehnung des Geschäfts nicht geringer Vortheil.

Ein zweiter Einwurf lautet, die höhern Zölle vertheuerten die Preise der Waaren und Lebensmittel, indem sie die Abgaben darauf vermehrten. Dieß ist gewiß nur in einem sehr beschränkten Sinne wahr, und alles gehörig berücksichtigt, dürften in Wirkung des Anschlusses und der Ausdehnung des Zollvereins viele Artikel, sowohl

inländische als fremde, sich bald wohlfeiler stellen als früher; zudem können die ersten Lebensmittel und viele andere Bedürfnisse zollfrei eingehen; auch finden Arbeiter in dem Aufblühen der Fabrikthätigkeit, wovon weiter unten, eine viel größere Gelegenheit zum Verdienst. Dagegen würde sich die Zolleinnahme der Hanseſtädte außerordentlich erhöhen, um so mehr als ihnen wahrscheinlich wie Frankfurt wegen ihres starken Verbrauchs etwas über den Antheil nach ihrer Volkszahl von den allgemeinen Einkünften würde zugestanden werden. Sie könnten also die Accise aufheben oder die directen Lasten der Bürger auf ihre Grundstücke erleichtern, was den Werth des Grundeigenthums steigern müßte, von Jedermann als Erleichterung gefühlt werden würde, während der Aufschlag auf einige Verbrauchsartikel kaum in Zahlen bemerkbar werden dürfte. Endlich könnte es ihnen für höhere Zwecke nur erwünscht sein, die Geldmittel des Staats vermehrt zu sehen. Hat Hamburg z. B. nicht zu größtem Vortheil seines Handels mannichfache kostspielige Hafenanlagen zu machen, unterhalb und oberhalb der Stadt das Fahrwasser der Elbe zu verbessern, Kais, geräumige Bedachungen, Krähne, Strom- und Uferbauten auszuführen, sich mit Deichen zu umgeben, Kurhafen zu einem sichern Quarantäneplatz und zu einem Noth- und Winterhafen der Nordsee in seinem Interesse zu erheben? Und ist ihm nicht vielleicht noch erheblicher als alles das die Beseitigung des Stader oder Brunshauser Elbzolles, dieser schmählichen Fessel einer der größten deutschen Wasserstraßen, was doch zuletzt nur durch größere Einigung der Interessen und theilweise Abfindung zu erreichen möglich wird?

Wahr ist es, daß gewisse Erleichterungen des hanseatischen Handels nach dem Zollverein durch den Anschluß

verloren gehen, jedoch in seinem eigenen Vortheil — ich meine den vielarmigen Schmuggel, der in Colonialwaaren, Wein, englischen Fabricaten ꝛc. nach dem Zollverein getrieben wird. Auch gewinnt er dadurch, daß die in groben Kisten und Fässern über See ankommenden Colonialwaaren (wie namentlich Tabak in Bremen) in leichte geladen und versandt werden; denn auf unserer Mauth werden für Einfassung ꝛc. der Waaren bestimmte Ansätze von dem Bruttogewicht abgezogen und nur der Rest verzollt, und aus dem Gebrauche der leichten Fässer soll in Bremen ein neuer Gewerbszweig erblüht sein. Indeß kann solche Begünstigung des hansischen Handels durch Umwege nicht in Betracht kommen gegen diejenige reelle, welche aus einer nähern Verbindung allein durch Wegfall der Zolllinien und durch erleichterten Transport hervorgehen würde. Und hält der Zollverein nicht die Mittel in der Hand den Schleichwegen entgegen zu wirken? Sobald er seinen Weinhändlern, wenn sie eine größere Menge Wein direct aus den Erzeugungsländern beziehen, einen Zollrabatt bewilligte, nahm auch der hansische Weinhandel ab.

Vor dem Beitritte Hannovers können sich die Hansestädte natürlich nicht anschließen, auch handelt es sich nur darum, daß sie dann, wenn jener stattfindet, nicht länger zögern. Wie sollten sie überhaupt in diesem Falle sich in ihrer Sonderstellung zu behaupten vermögen? So gewiß der deutsche Zollverein das Nordmeer erreichen wird, so gewiß wird sich auch sein Handelssystem entwickeln und wird er sich gedrungen fühlen seiner Seefahrt, seinem directen überseeischen Handel Schutz und Vortheile einzuräumen. Müssen alsdann die Hansestädte den Anschluß nicht vielleicht unter nachtheiligen Verhältnissen suchen? Selbst Engländer gestehen dieß zu, und

die Hanseſtädte ſollten ſolchen Stimmen, wie ſich noch neulich im M. Chronicle (vom 6 Dec. 1841) vernehmen ließen, alle Beachtung ſchenken, da ſie doch von ihren guten Nachbarn herkommen: „Es iſt eine Verkehrtheit, heißt es dort, zu glauben, der Beitritt faſt ganz Deutſchlands zum Zollvereine ſei bloß preußiſchem Einfluſſe zuzuſchreiben: es iſt im Intereſſe dieſer Staaten ſelbſt ſich zu einigen, und in dem Durchdrungenſein von dieſer Ueberzeugung liegt der unwiderſtehliche Impuls der öffentlichen Meinung Deutſchlands, welche Nationaleinheit verlangt und bereit iſt jede Maßregel anzunehmen, die zur Erfüllung jenes erſehnten Zieles führt. Nehmen wir gerade Frankfurt a. M. als Beiſpiel. Auf allen Seiten umgeben von den Staaten des Zollvereins, würde der Handel dieſes Platzes mitſammt ſeinen berühmten Meſſen vernichtet worden ſein, wäre es nicht zeitig genug dem Vereine beigetreten. Kleine Staaten dieſer Art können ſich nicht in commercieller Iſolirung halten. Welch unſinniger Mißbrauch brittiſchen Einfluſſes würde es ſein, ein Arrangement zu hindern, das die Wohlfahrt derer, die ſich anſchließen, mit Nothwendigkeit fordert! Der Zollverein iſt ein furchtbares Werkzeug, wohl geeignet allmählich die brittiſchen Manufacturen von den deutſchen Märkten auszuſchließen. Welches Recht aber haben wir, uns über den Tarif des Vereines zu beklagen? Trägt nicht unſere eigene Geſetzgebung die Schuld? Seit dem Frieden verwerfen wir ſyſtematiſch alle Vorſchläge, Stapelartikel deutſcher Production zu mäßigen Zöllen zuzulaſſen; wir ſchließen ihr Korn und ihr Holz aus; nie führten wir von Deutſchland nur die Hälfte des Werths von dem ein, was wir dahin ausführten.“ Aber, rufen Hamburger Kleinhändler und Spediteure, voll unklarer Beſorgniß, ohne den Anſchluß

Holsteins können wir nicht beitreten, die Altonaer Speicher bilden ein unübersteigliches Hinderniß! Nein, die Altonaer Speicher bilden nicht das mindeste, und hätten sie hundertmal mehr Raum, und einen zehnmal größern Hafen als sie besitzen. Der Hamburger Kleinhandel wie ihr Zwischenhandel kann durch den Anschluß in keiner Hinsicht leiden, wohl aber sind wenige Anordnungen des Zollvereins im Stande, den Altonaer Handel in seinen Grundvesten zu erschüttern und dadurch Dänemark zu nöthigen, wenigstens mit Altona oder Holstein sich dem Vereine anzureihen.

Vorzüglich zeigt Hamburg Besorgnisse für seinen Zwischenhandel, nämlich die Wiederausfuhr der aus dem Auslande eingeführten Waaren nach dem Auslande. Der bedeutende Umfang desselben beruht jedoch nicht allein in der fesselloſen Bewegung des dortigen Verkehrs, wie man behauptet hat, sondern ebenso sehr in der Lage Hamburgs, in der nahen Landverbindung mit der Ostsee, in der natürlichen Beschaffenheit dieses Meeres, auch in den eigenen commerciellen Verhältnissen von Dänemark, Schweden, Finnland, Rußland, den preußischen Ostprovinzen, nach welchen Ländern der Zwischenhandel hauptsächlich betrieben wird. Die Schifffahrt nach der Ostsee ist nicht nur durch den Sundzoll belästigt und mit höherer Assecuranzprämie verknüpft, sondern meist auch Winters auf längere Zeit unterbrochen, so daß manche Ostseehäfen, namentlich die nähern wie Lübeck, häufig ihren Bedarf an überseeischen Waaren aus Hamburg beziehen, besonders im Frühjahr. In einigen jener Staaten herrscht wegen der besondern Art ihres Handelsbetriebes das Bedürfniß, einen in jeder Hinsicht wohlversehenen Markt oder Waarenstapelplatz in der Nähe zu haben. So besonders bei Norwegen und einem Theile Dänemarks,

deren Kaufleute die aus Hamburg und Altona bezogenen Waaren, wozu übrigens auch deutsche und ausländische Fabricate gehören, durch Rimessen für ausgehende Ladungen Fische und Holz, durch Frachtgelder und Landesproducte bezahlen. Der Werth der Ausfuhren von Hamburg und Altona nach Norwegen betrug ungefähr 5 Mill. Mark Bc., der nach Dänemark 4 Mill., ungeachtet einige dänische Städte einen bedeutenden directen Handel treiben. Obgleich auch Schweden directen Handel treibt, so waren doch die Hansestädte bei der Totaleinfuhr in Stockholm, die

1836 9,371,556 Bc. Rthlr. betrug, am meisten betheiligt, nämlich mit 2,991,247 Bc. Rthlr.

1837 8,707,322 Bc. Rthlr. mit 2,271,062 Bc. Rthlr. Der Werth der Ausfuhr aus Stockholm nach den Hansestädten betrug 1837 etwa 1,417,129 Bc. Rthlr. Von Hamburg gehen die Waaren entweder über Lübeck oder über Gothaburg und die schwedischen Canäle und Seen nach Stockholm; auf beiden Wegen wird der Sundzoll vermieden. Lübeck verführt eine große Menge von deutschen Erzeugnissen, Eisenwaaren, Wollen- und Baumwollenwaaren und andere Artikel nach dem nordöstlichen Europa; es besteht hierin sein Haupthandel, der durch die aufblühende Dampfschifffahrt zwischen den Ostseehäfen begünstigt wird. 1838 gingen von Hamburg 17 Schiffe nach Riga und St. Petersburg, 17 Schiffe nach Danzig und Königsberg, 8 nach Gothaburg; von Hamburg und Altona nach Dänemark 185 beladene, worunter viele kleinere, und 124 beladene Schiffe nach Norwegen. Auch zu Lande besteht ein starker Zwischenverkehr nach Holstein, Schleswig und Jütland; der beträchtlichste jedoch zwischen Lübeck und Hamburg, das für Colonialerzeugnisse und allerlei Fabricate von jenem nordische Producte meist zur Wiederausfuhr ins Ausland empfängt. In Norwegen,

Dänemark, Preußen und Rußland (mit Ausnahme Finnlands, deſſen beſondere Handelsgeſetzgebung fremden Schiffen den Verkehr erſchwert) genießt die Hamburger Flagge, ſowohl hinſichtlich der Schiffsabgaben als der Waarenzölle, gleiche Berechtigung mit der nationalen. Schweden, das viele Schiffe und ſehr wohlfeil baut, hat die engliſchen Navigationsgeſetze in etwas milderm Sinne nachgebildet; nur Waaren des eigenen Landes werden in Hamburger Schiffen wie in nationalen behandelt; von manchen Artikeln iſt die Einfuhr verboten; führt ein Hamburger Fahrzeug ſchwediſche Producte von einem ſchwediſchen Hafen nach dem andern, ſo iſt Schiff und Gut verwirkt; auf den Eingangszoll von Waaren, die in ſchwediſchen Schiffen aus entferntern Ländern kommen, findet ein ſo hoher Rabatt ſtatt, daß dadurch der Hamburger Zwiſchenhandel für gewöhnlich unmöglich wird. Im Allgemeinen aber iſt die Hamburger Flagge in Schweden ſchlechter geſtellt als manche andere.

In Wahrheit verhält es ſich mit dem hanſiſchen Zwiſchenhandel wie folgt. Sofern er auf freier Handelsbewegung und Naturverhältniſſen beruht, wird durch den Anſchluß weſentlich nichts verändert; als deutſche Freihäfen und wegen ihrer Lage bleiben die Hanſeſtädte nach wie vor europäiſche Waarenſtapelplätze. Sofern er von der Politik fremder Staaten abhängt, kann er durch den Anſchluß nur gewinnen, weil der große Zollverein allwärts kräftiger und günſtiger unterhandeln kann als vereinzelte Seeſtädte. So weit er endlich durch die Zollbegünſtigungen der deutſchen Meſſen, durch Verbeſſerung der Flußſchifffahrt der Weſer, Elbe, Ems, durch Canalverbindung dieſer Ströme und der Oder und des Rheins, durch Eiſenbahnen und alle die Mittel, welche den deutſchen Tranſithandel

vermehren, begünstigt wird, hängt der hanſiſche Zwiſchenhandel unmittelbar vom Zollverein ab und liegt alſo Einigung in dem Intereſſe dieſes ganzen Verkehrzweigs. Nur gänzliche Befangenheit in Vorurtheilen kann ſolches verkennen.

Durch den Anſchluß wird der Hanſeſtädte Fabrikthätigkeit neu erblühen, beſonders in denjenigen Zweigen, auf welche die maritime Lage ſie anweist, ebenſo die Rhederei. Die Läuternng oder Umarbeitung mancher rohen Stoffe, namentlich werthvoller, erfordert wenig Arbeiter; der hohe Arbeitslohn des Hafens kann dafür um ſo leichter gezahlt werden, als nur im Hafen die zu dieſen Trafiken nöthige Benützung der Umſtände möglich iſt. Zuckerſiederei, Oelſchlagen, Tabakſchneiden ſind dahin zu rechnen; und wenn die Häfen mit einigen tauſend Arbeitern am wohlfeilſten Zucker ſieden, ſo iſt das, zumal wo der Zucker nur halb verarbeitet wird, was einer großen Zahl kleiner Fabriken im Binnenlande ihr Beſtehen möglich macht, um ſo förderlicher, als ſie doch im Großen als Regelungspunkte der Getreidepreiſe wirken. Der Fabricant in den Häfen kauft den Zucker aus erſter Hand und in beliebiger Auswahl, ſpart alſo die Commiſſion, zieht auch wohl von beſchädigten Partien Nutzen, bedarf eines geringern Vorraths an Rohzucker, erſpart die Fracht für den Abfall und hat einen gelegenern Markt. Wegen der Iſolirung haben trotz dieſer Vortheile die alten Gewerbzweige der Hanſeſtädte abgenommen. Die Hamburger Siedereien lieferten für die Ausfuhr

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1825 | noch | 28,636,000 | Pfd. | Raffinade und Melis; |
| „ | „ | 3,658,000 | „ | Candis; |
| „ | „ | 15,044,000 | „ | Syrop; |
| | Total | 47,338,000. | | |

1838 nur 10,000,000 Pfd. Raffinade und Melis;
„ „ 2,775,000 „ Candis;
„ „ 6,303,000 „ Syrop;
Total 19,152,000.

Und seit 1838 haben sie noch mehr abgenommen. Die Branntweinbrennerei, früher durch den Absatz nach dem bis zum 1 Januar 1839 zollfreien Theil Holsteins bedeutend, ist durch den Zoll jetzt ganz abgeschnitten und die Holsteiner Brennereien heben sich auf; ebenso die Essigbrauereien. Der holsteinische Zoll auf Möbeln erschwert die Ankäufe in den Hanseſtädten und zieht mehr und bessere Arbeiter in Holstein heran. Die Errichtung einer Tabakfabrik durch Justus in Harburg beweist, daß auch dieß Geschäft in Hamburg nicht mehr gegen den hannover'schen Zoll ankämpfen kann. Die Tabakseinfuhr
in Hamburg ist von 10,834,000 Pfd. im Jahr 1835
auf 6,362,000 Pfd. im Jahr 1838 herabgesunken,
in Bremen von 29,612,270 Pfd. im Jahr 1835
auf 23,878,000 Pfd. im Jahr 1838 herabgesunken.
Dagegen hat sie in Köln zugenommen, ebenso die Zuckersiederei, der Häutehandel, die Gerberei, die Oelschlägerei ꝛc., und Kölns Erzeugung wird mehr und mehr die einer großen Seestadt. Das alles kann nur durch den Anschluß an den Verein einen günstigen Umschwung für die Hanseſtädte gewinnen und zwar in solchem Maße, daß sogar die Gegner desselben eingeständlich darin ein Bedenken von Seiten des Zollvereins erblicken.

Die Hanseſtädte würden die großen Emporien von einem Handelsgebiete mit mindestens 30 Mill. Einwohner, und dadurch unter allen Umständen eine Anziehung auf den Norden und Osten Europa's so wie auf die transatlantischen Länder ausüben, wie kein anderer nördlicher Hafen selbst bei unbedingt freier Handelsbewegung, die englischen

nicht ausgenommen. Nehmen wir selbst gegen alle Wahrscheinlichkeit an, durch die befürchteten Zollformalitäten ginge in Bezug auf die Ausfuhr fremder Waaren ins Ausland ein Nachtheil hervor, so würde die Vermehrung des Absatzes außereuropäischer Artikel nach allen Häfen und Ländern des Vereines denselben vielfach ersetzen; auch würde die Belebung des directen Handels auf alle Geschäfte und Kreise günstig zurückwirken. Nach einer möglichst genauen Berechnung (in der Schrift „der Handel Hamburgs durch den Anschluß gefördert") beträgt der zum Verbrauch der Vereinsstaaten bestimmte Antheil bloß der Einfuhr von Hamburg an außereuropäischen Artikeln aus Großbritannien und Frankreich $10^{3}/_{4}$ Mill. Mark Bc., davon 8 Mill. Transito und $4^{3}/_{4}$ Mill. zum Umsatze auf dem Hamburger Markte; beides würde nach dem Anschlusse und entgeltenden Schifffahrtsgesetzen durch vermehrten directen Handel zu ersetzen sein und dadurch Hamburg, ganz von den anderweitigen Wirkungen abgesehen, gegen früher ein Reingewinn von 742,500 Mark Bc. erwachsen, wobei der deutschen Gesammtheit noch alle die Unkosten der Lagerung, Spedition, erhöhten Fracht und Assecuranz, die Arbeitskosten in den indirecten Häfen, von wo die Waaren zur Einfuhr nach Hamburg kamen, erspart würden; der unmittelbare Gewinn Hamburgs aus der Vermehrung des Absatzes außereuropäischer Artikel nach den Ostseehäfen des Vereins wird sehr mäßig auf 128,250 M. Bc. berechnet, und beide in Zahlen anfzustellende Gewinne überragen schon alle möglichen Verluste, die aus der durch Formalitäten beschränkten Waarenbewegung Hamburg erwachsen könnten, um 120,000 M. B. Dazu kommen die weit größern mittelbaren Vortheile in Anschlag, die Zunahme der Rhederei, des Schiffsbaues und der Ausrüstungen, das Aufblühen

der den Seehäfen natürlichen Fabriken, der Aufschwung der deutschen Manufacturen, die vermehrte Ausfuhr an deutschen Erzeugnissen, der lebhafte Impuls auf die gesammte deutsche Gewerkkraft. Nur ein Beispiel noch. 1838 betrug die Einfuhr von Baumwollengarn in Hamburg zum Verbrauch des Vereins 23 Mill. Pfund, die wegen der Abfälle ungefähr ein Quantum von 29 Mill. Pfund Baumwolle darstellen; würde nun durch erhöhten Zoll auf Garn, wie die meisten Vereinsstaaten wünschen, die Einfuhr des ausländischen Fabricats beschränkt und dadurch jene Baumwolle mehr oder minder direct aus den Erzeugungsländern bezogen, so erwüchse der Stadt daraus, abgesehen von aller ihrer Rhederei zugehenden Beschäftigung, nach mäßigem Maßstabe ein jährlicher Gewinn von 815,625 Mark Bc.

Die gepriesene hansische Handelsfreiheit ist eine Illusion; genau betrachtet, reicht sie nicht über die Ringmauern der Städte hinaus. Oder werdet ihr nicht aus dem schönen Traume durch den Anruf fremder Gränzwächter aufgeschreckt, wenn ihr auch nur einen Fuß breit über eure Gränzen schreitet? Welcher Reisende oder Fuhrmann schert sich um eure Freiheit, da er jetzt nur öfter eine Zollgränze überschreiten muß und also alle die damit verbundenen Unannehmlichkeiten doppelt und dreifach zu erleiden hat? Und wie könnt ihr hoffen, in der Vereinzelung jemals Verträge abzuschließen, die sich auf wahre Gegenseitigkeit stützen? Wie selbstgefällig man die Festigkeit der hansischen Handelsgrundsätze rühmt, immer bleiben diese, wie die Erfahrung lehrt, den Einwirkungen der Vereinsbestimmungen und allen Veränderungen in der Politik der großen Nationen, in den Bündnissen und Verträgen wie im Kriege, preisgegeben; und erst dann ist für sie wahre Festigkeit und Selbständig-

keit zu hoffen, wenn ihr ganzes Gewicht als erste Handelsplätze des Festlandes sich in der Gesetzgebung und Politik des Zollvereines geltend machen und Einfluß auf dessen Bestimmungen ausüben kann.

Freilich mag die Furcht der Gegner nicht alles Grundes entbehren, es könnten in Folge mangelhafter Erkenntniß, indem die Staatsmänner des innern Deutschlands seither wenig Gelegenheit hatten auf dem Gebiete des Welthandels eingreifende Erfahrungen zu sammeln, vom Vereinsvorstande nicht immer die zweckmäßigsten Maßregeln für den auswärtigen Handel getroffen werden. Begeht aber etwa der alte brittische Handelsstaat keine Irrungen? Und welchem großen Handelskörper ist es leichter möglich etwaige Fehler zu verbessern als eben dem deutschen Zollverein vermöge seiner ganzen Verfassung? Um jedoch das Vertrauen zu erwecken, welches die in unserm Bunde noch fehlenden Küstenstaaten durchaus zu der richtigen Leitung desselben fassen müssen, erscheint nichts nöthiger als die Ueberzeugung zu begründen, daß bei allen wichtigen Maßnahmen des Vereins die Würdigung des Gemeinwohls über alle Sonderinteressen den Sieg davon trage. Die allseitige freie Besprechung der zu ergreifenden Maßregeln ist das geeignete Mittel sowohl um diese Ueberzeugung zu begründen als um Bestimmungen vorzubeugen, mit welchen eine mangelhafte Erkenntniß den deutschen Handel bedrohen könnte. Gewiß, die öffentliche Meinung im Besitze einer freien Presse, welche allein die erwähnte Gewährleistung darzubieten vermag, gehört durchaus zum Wachsthum des Zollvereins, wie denn Freiheit überhaupt die Sonne ist, welche den Baum des deutschen Handelsbundes groß ziehen und herrlich entfalten kann: überall blüht der Handel am meisten unter den alle Willkür beschränkenden Gesellschaftsformen und

der Unternehmungsgeiſt mißt ſich nach der Geſetzlichkeit und Freiheit — im Oriente vergräbt man das Gold.

Von einer hanſiſchen Neutralität zu ſprechen ſelbſt während eines Kriegs, in den Deutſchland verwickelt wäre, iſt Albernheit oder Hochverrath. Die Hanſeſtädte ſind Glieder des deutſchen Bundes und von dieſem zu ihrem Glücke abhängig; denn ein kleiner Staat iſt für ſich nur der Spielball der großen, gebunden an den Impuls der mächtigern Nachbarſtaaten. Hat man vergeſſen, wie Hamburg bald von Dänen, bald von Franzoſen beſetzt ward; wie Preußen und Franzoſen ſich in Lübeck und in Bremen ſchlugen; wie Napoleon bis an Altona ſein Reich ausdehnte; wie England die Neutralität ſelbſt Dänemarks nicht dulden wollte und ihm die Hauptſtadt zerſtörte und die koſtbare Flotte raubte? Es iſt wahr, die Hanſeſtädte ſind den fremden Staaten als die Canäle werth, durch welche ſie ihre Erzeugniſſe für gute Preiſe nach Deutſchland abſetzen; ſie fanden es daher wohl in ihrem Intereſſe Verträge mit ihnen abzuſchließen. Allein nach wie vor würden die kriegführenden Theile, ſo lange ſie allein ſtünden, nicht viel Umſtände mit ihnen machen; nur im engen Anſchluſſe an einen großen Bund und Handelsſtaat liegt ihre Unabhängigkeit, zumal die Politik gegenwärtig weniger darauf ausgeht Länder und Provinzen zu erobern als verwandte Staaten durch wechſelſeitiges Intereſſe aneinander zu knüpfen. Auch fangen die Zeitumſtände an ſich wirkſam zu zeigen: die Vereinsſtaaten beginnen ſelbſt zu handeln, das Ausland findet den directen Handel mit ihnen vortheilhafter, und man dürfte allmählich die Hanſeſtädte, deren man weniger bedarf, beiſeite liegen laſſen. Möge man nicht zu lange zuwarten — die Nachtheile könnten nicht wieder gut zu machen ſein!

Die Neutralität der hanſiſchen Flagge hinge von der Gunſt des Zufalls ab und dauerte nicht länger als der Wille des Auslands. Das vereinte Deutſchland hingegen, in dem naturgemäßen Bunde mit ſeinen Vorländern Holland, Belgien und Dänemark und in Allianz mit den germaniſchen Völkern, welche wie die Vereinigten Staaten Amerika's das Syſtem der Gegenſeitigkeit bereits befolgen oder noch befolgen werden und uns alſo durch die Natur der Dinge befreundet ſind, iſt ſtark genug für die Geſammtheit Neutralität zu erzwingen, um die der einzelne Seeſtaat bei allen Häfen betteln müßte. Nur ein Thor baut ſeine Sicherheit auf Schwäche, wenn er ſie auf ſeine Stärke begründen kann! Und wer zieht Küſten und Häfen, jedem Feinde preisgegeben, wohlgedeckten und vertheidigten vor? Iſt das Bewußtſein, die Erlaubniß zur Beſchiffung der Meere der Gnade anderer Nationen zu danken, etwa dem vorzuziehen, ſie der Kraft und Stärke des eigenen Vaterlands ſchuldig zu ſein? Und welches von beiden iſt der Ehre — dem geſunden Athem der Völker — iſt der Entwickelung aller Kräfte der Nation förderlicher? Sprecht doch nicht von einer neutralen Flagge der Hanſeſtädte: eine *neutrale* Flagge iſt nur ſolche, welche die Neutralität durch ihre Macht zu behaupten weiß, und ſonſt nichts als — man verzeihe mir den Ausdruck — eine Bettelflagge und ein Spottwimpel der Buben.

Die Lage Dänemarks iſt zu wichtig für Deutſchland, als daß nicht der Wunſch nach innigem Verbande mit dem küſtenreichen Inſellande bei uns allgemein ſein ſollte. Indeß iſt die Zumuthung, Dänemark möge ſich dem deutſchen Bunde als neuer Bundesſtaat anſchließen, etwas vorſchnell, obwohl ganz gewiß für beide Theile, ohne Beeinträchtigung ihrer Eigenthümlichkeit, große Vortheile daraus hervorgehen würden. Die däniſchen Sympathien

ſind mit Recht einer ſkandinaviſchen Vereinigung zugekehrt, in der Art daß die drei nahverwandten Länder bei abgeſonderter Verwaltung doch in den wichtigſten Beziehungen nach innen und außen ein Ganzes darſtellen. Namentlich fühlt man ſich zu Norwegen und deſſen freien Inſtitutionen hingezogen und hat noch nicht vergeſſen, daß die alliirten Mächte es waren, welche dieß ſchöne Land gewaltſam von Dänemark riſſen und es als Kampfpreis für Finnland dem Könige von Schweden zuſprachen. Deutſchlands politiſche Zuſtände haben wenig Reiz für die Dänen, da ſie bei uns keine Entwickelung des Verfaſſungsweſens, der politiſchen Freiheit wie in Schweden und Norwegen erblicken und ihnen der deutſche Entwickelungsproceß überhaupt zu langſam vorkommt. „Wie gering auch unſere Druckfreiheit in Dänemark iſt, ſagt das „Fädreland," wie hart ſie auch verfolgt wird, wie ſehr ein wohldenkender Verfaſſer ſeine Gedanken auch einengen und verſtümmeln muß, um ſich innerhalb des engen und unbeſtimmt begränzten geſetzlichen Gebietes zu halten, wie wenig geſichert auch die Proceßführung iſt, ſo können ſich die Verfaſſer dennoch eine Art Freiheitsilluſion machen, was drüben in Deutſchland unmöglich iſt." Man verkennt dabei keineswegs, daß Dänemark zu klein iſt um allein zu ſtehen und jetzt nur eine Pſeudounabhängigkeit hat, wie wohlgefällig man auch an dem alten Dänemark der Waldemare zehren mag; daß ſeine Flotte ohne Vortheil ungeheuer viel gekoſtet hat, *) und nur eine ſchwerfällige,

*) Als Peter III 1762 Dänemark und Norwegen bedrohte, ſtellte die Regierung eine Flotte von 30 Linienſchiffen und ein Heer von 25,000 Mann auf, vermehrte die Bankzettel, machte große Schulden in Hamburg und anderwärts, dennoch fehlte es an Magazinen, Trains ꝛc. — Beweis, daß ſolche Macht über die Kräfte des Landes ging.

Unheil bringende Waffe in der Hand des Schwachen bildet oder in den schlechtbewachten Häfen nutzlos verfault; daß ein eitles System viele Jahre hindurch an seinem Marke genagt hat. Ja, es gab sich wohl gar mitunter das Gefühl wie von einer drohenden Auflösung kund. Allein man sieht die Abhülfe weit mehr in der scandinavischen Union als daß man hoffend auf Deutschland blickt. Es liegt durchaus nicht im deutschen Interesse, der Vereinigung Scandinaviens entgegenzuwirken; nicht nur kann sie stattfinden, ohne die Näherung vorerst Dänemarks und später auch Schwedens an den Zollverein irgend zu hindern, sondern sie kann dazu sogar ein starkes Motiv werden, denn die Interessen Deutschlands und Scandinaviens sind in allen Hauptstücken, namentlich in Bezug auf den Handel und die Freiheit der Ostsee, so wie England und Rußland gegenüber, völlig übereinstimmend. Daß aber diese Annäherung in Zoll, Handel und Schifffahrt, wie das Fädreland behauptet, nur für Deutschland und nicht für Dänemark bedeutende Vortheile mit sich führen, daß dieses im Zollverbande mit dem Vereine bloß für die deutsche Handelswelt einen angenehmen Zuwachs bilden, bloß den deutschen Waaren einen neuen Markt eröffnen werde, dem muß ich entschieden widersprechen.

Dänemark ist durchgängig kein reiches Land; es nährt sich von Ackerbau und Schifffahrt; es entbehrt alle Erzeugnisse des Mineralreichs so wie Nutz- und Brennholz, ist also auf Absatz seiner Bodenerzeugnisse angewiesen, um jene nöthigen Dinge einzutauschen. Dagegen ist seine Lage für den äußern Verkehr sehr günstig, natürliche Märkte findet es in der Nähe und Ferne, Schweden, Norwegen, England, Holland, Belgien, Rheinland, die eigenen Colonien und andere transatlantische Länder; es könnte daher auch eine blühende Schifffahrt besitzen und

einen bedeutenden Zwischenhandel treiben, wenn seine Isolirung nicht Schwäche erzeugte und diese den Seehandel erstickte. Durch seinen Anschluß nun würde es in Stand gesetzt werden allmählich in den Genuß aller der Vortheile zu gelangen, zu welchen es durch seine Lage, seine Häfen an zwei Meeren, seine Schifffahrt und seine Colonien berufen ist. In den preußischen Ostseehäfen würde es noch mehr wie jetzt (aus Preußen, Polen und Schlesien) Holz und die Artikel für Schiffbau und Schiffbedarf beziehen und Colonialwaaren wie andere Erzeugnisse dahin absetzen; in den Rheinlanden, von wo es wie aus Mitteldeutschland viele Fabricate bezieht, fände es hinwieder einen großen Markt für sein Getreide; endlich bildete es im Verbande mit dem Zollverein einen großen Stapelplatz für den mit jedem Jahr wichtiger werdenden Handel zwischen den Ost- und Westgebieten Deutschlands, welche wegen der Verschiedenheit ihrer Hervorbringungen sich immer nöthiger werden, ob derselbe nun durch den Sund oder über die Eyder oder auf noch südlichern Wegen betrieben werde, und in Folge davon auch einen Stapelplatz für den gesammten Handel zwischen den westlichen Ländern und dem nordöstlichen Europa.

In dieser wie in so vielen andern Beziehungen erscheint die Wasserverbindung des Rheins mit der Ems von größter Wichtigkeit. Die holländischen Spesen sind übermäßig hoch, die Hindernisse der Rheinfahrt groß, und der holländische Verkehr nach Amerika ist so gering und unvortheilhaft für Westdeutschland, daß Fabricate aus Rheinland und Westphalen den Weg nach den transatlantischen Ländern über Bremen und Hamburg suchen, wiewohl die Landfracht von Hagen bis Hamburg 1½ Thlr. für den Centner kostet, Holland für ein Drittel zu erreichen ist; die Bremer Marine vermittelt hauptsächlich die

Versendungen Rheinlands nach den Vereinten Staaten, die Hamburger die deutsche Ausfuhr nach dem nordöstlichen Europa. Aber die Hanseſtädte liegen für das westliche Deutschland zu entfernt, und auf dem Handel nach der Ostsee lastet der Sundzoll gleich einem Alp. Nun bietet die Ems einen neuen Ausweg und zwar in einer Weise, daß Deutschland nicht nur eine weitere Seeausfuhr gewinnt, sondern auch Preußen seine Ostprovinzen in leichte Verbindung mit dem Westen des Reichs bringen kann. Emden ist der beste Hafen der Nordsee und der Dollart kann die größte Flotte fassen; das vier Meilen höher gelegene Leer hat 16 Fuß Fahrwasser, Schiffe von 100 Tonnen gehen sogar bis Halte hinauf. Bis an die preußische Gränze hat die hannover'sche Regierung (dem mit Preußen am 29 März 1815 geschlossenen Vertrage gemäß) die Schiffbarmachung der Ems mit einem Kostenaufwande von 1,200,000 Thlr. vollendet. Blieb leider auch die Schifffahrt auf der Ems ganz auf das hannover'sche Gebiet beschränkt, so hat sich dessen ungeachtet in Ostfriesland schon eine tüchtige Marine gebildet. Papenburg, zum Schiffbau vortheilhaft gelegen, besitzt 122 mit Seepässen versehene Schiffe und 46 Wattschiffe; 1840 kamen in Leer an 663 und gingen ab 689 Schiffe, unter jenen 57 aus Norwegen, 34 aus Hull, 50 aus Bremen, 32 aus London, 30 aus Amsterdam, 14 aus Hamburg, 14 aus Antwerpen, 5 aus Schweden, 4 aus Petersburg, 3 aus Bordeaux, 4 aus Riga, 3 aus Newcastle, 3 aus Gothenburg, 2 aus Stockholm; unter diesen 10 nach Hull, 25 nach Bremen, 37 nach London, 18 nach Amsterdam, 18 nach Hamburg, 7 nach Antwerpen, 6 nach Liverpool ꝛc.; 1197 Pinkschiffe kamen zu Thal von der Oberems und 1198 gingen hinauf. Lästig besonders für Westphalen ist der hohe hannover'sche

Durchgangszoll von 4 Sgr. 2 Pf. für 100 Pfund, der jedoch ermäßigt werden soll. Endlich soll dann auch die Ems auf preußischem Gebiete schiffbar gemacht und mit dem Rhein verbunden werden. Um den Rhein mit der Nordsee ununterbrochen auf deutschem Boden zu verbinden und den deutschen Handel von den holländischen Spesen und Hemmnissen zu befreien, genügt ein Ergänzungscanal von 6¾ Meilen, der etwa 70 Fuß steigt und 50 Fuß fällt — und dieser Canal fehlt noch! Napoleon faßte im Jahr 1811 den Plan, die Seine mit der Ostsee durch Canäle zu verbinden; der Kostenaufwand war auf 27 bis 32 Mill. Fr. berechnet bei 8¾ Fuß Wassertiefe. Die Erbschaft dieses Gedankens ruht für uns auf wenige Meilen Colonisirung zwischen Lippe und Ems. Diese würde die Verbindung der östlichen Provinzen Deutschlands mit den westlichen unabhängig von dem holländischen Drucke machen und eine deutsche Wasserstraße von dem Nordmeer bis ins schwarze Meer schaffen. Die Fabriken der kohlenreichen Grafschaft Mark verarbeiten Millionen Pfund englisches und schottisches Roheisen, jeder neue Puddlingsofen bedarf 100,000 Centner Eisen, was im Inland nicht hinlänglich gewonnen wird; nun kann die Tonne 1 Thlr. 2 Sgr. billiger über die Ems bezogen werden als über Rhein und Lippe. Russisches Kupfer und schlesisches Zink werden denselben Weg einschlagen. Dem Handel der Ostprovinzen kann nur durch eine rasche und billige Verbindung mit den reichen westlichen Landestheilen aufgeholfen werden. Holland will nicht, daß der untere Rhein der Vermittler sei: von den 9154 Schiffen, welche 1840 aus der Ostsee durch den Sund in die Nordsee gingen, haben nur etwas über 100 preußische Schiffe Rotterdam erreicht. Die Ausfuhrartikel der Ostprovinzen, Getreide, Oelsamen, Theer,

Hanf, Wolle, Häute, Leinsamen, Taue ꝛc., überall im westlichen Deutschland begehrt (Köln und Neuß beziehen ganze Schiffsladungen Raps aus der Ostsee und regeln die Oelpreise für die westlichen Provinzen), können kaum die Transportkosten über Holland ertragen; die holländischen Spesen kommen oft der halben Seefracht gleich, oft an 4 Procent vom Werth der ostseeländischen Waaren, die meist mehr Gewicht als Werth haben. 50 Meilen ist der Weg auf der Ems kürzer als jener längs der gefährlichen holländischen Sandküste nach Rotterdam; mit 40 Meilen erreicht man die Eyder, um den Kieler Canal zu durchfahren; nicht nur wird der Frachtpreis über Emden um 20 Procent billiger, sondern es läßt sich auch ein Monat Transportzeit gewinnen, was namentlich für Getreide und Oelsamen, der sich auf zu langer Fahrt erhitzt, von unsäglichem Vortheil ist. *) Manche Vortheile eröffnen sich hier Dänemark im Fall eines Verbandes mit dem Zollverein. Dänemark verschiffte 1838 290,000 Tonnen Repssamen ins Ausland;

*) Einige Segeldampfboote auf der Ems in Verbindung mit der Eisenbahn von Altona nach Kiel (14 Meilen Länge) und mit Dampfschiffen auf der Ostsee würden den Osten und Westen rascher als bisher durch die Briefpost verbinden — eine Personen- und Waarenstraße herstellen, die von Königsberg über Danzig und Swinemünde Emden in 6 Tagen erreichte. Die Landfracht für 1 Schiffspfund von Hagen bis Hamburg beträgt 4 Thlr. 5 Sgr., der Wasserweg über Duisburg und Amsterdam 3 Thlr. 3 Sgr. und 6 Wochen Lieferzeit; die Fracht über der Ems bei 3 Wochen Lieferzeit etwa 2 Thlr. 15 Sgr. Die Versendungen auf Bremen gehen meist zu Lande bis Minden, auf der Weser bis Bremen und von hier in Lichtern bis zum Seeschiff und kosten 1½ Thlr.; auf der Ems würden sie zu 25 Sgr. franco Bremerhafen geliefert werden können.

Kiel allein verſandte 1840 21,000 Tonnen Reps- und Leinſaat. 1840 gingen 407 Schiffe mit Leinſamen, 151 mit Repsſamen, 41 mit Hanfſamen aus der Oſtſee durch den Sund; davon empfingen Belgien und die Niederlande 300 Ladungen, woraus dort Oel geſchlagen und nach Deutſchland verſandt ward. Nach Eröffnung des Emsverkehrs werden Oelſchlägereien an der Ems errichtet werden. Die Getreidezufuhr wird ungemein auf dem kürzern ſichern Wege zunehmen. Weit größere Maſſen Hanf (davon gingen 1840 39 Schiffladungen nach den Niederlanden, wo ſich die Rheinſchiffer mit neuen Tauen verſorgen wegen der hohen Preiſe daheim) werden den Rhein hinaufgeführt werden, um mit dem Straßburger Hanf in Mitbewerb zu treten. Die märkiſchen Fabricanten werden bald genöthigt ſein wie die engliſchen, welche 1840 55 Schiffe mit Stabeiſen aus der Oſtſee bezogen, ſchwediſches Eiſen über die Ems zu beziehen, da die beſſere Qualität des engliſchen Cementſtahls nur in der Natur des zu verwendenden Stabeiſens beruht. Die däniſchen Küſtenſchiffe könnten aber die Ems ſo hoch hinauffahren, um mit den Lichterſchiffen der Oberems unmittelbar zu verkehren und grobe Artikel Bord an Bord zu überladen. Zwiſchen den gewerbthätigen weſtlichen Provinzen und den an Naturproducten reichen preußiſchen Oſtprovinzen gelegen, die ſich nahe genug gerückt wären um ſich wechſelſeitig zu unterſtützen, wenn die Güter von Königsberg Köln in 24 Tagen zu Waſſer erreichen können, würde offenbar Dänemark im Zoll- und Seeverbande mit all den Küſten und Häfen von Memel bis Weſtfriesland der Hauptvermittler dieſes ganzen Handels werden und die größten Vortheile daraus ziehen. Müßte ſich in Folge der aufblühenden Schifffahrt und des Handels nicht die Bevölkerung und der Wohlſtand Däne-

marks vermehren, ja würden ſich nicht verſchiedene Induſtriezweige neben dem Ackerbau entwickeln? Daß die übrigen deutſchen Häfen neben den däniſchen mit aufblühten, kann dieſen keinen Schaden, ſondern nur neue Vortheile bringen, und es würde geringe Einſicht in die neuere Geſtaltung des großen Handels verrathen, wenn die Dänen noch daran dächten ihr Intereſſe im Gegenſatze zu dem ihrer Nachbarn bedenken zu wollen: ſo viel iſt gewiß, ohne eine nahe Verbindung mit Deutſchland wird Kopenhagen ſo wenig wie ein anderer däniſcher Hafen jemals ein Hauptſtapelplatz des Umtauſches für oſtſeeiſche und weſtliche und transatlantiſche Waaren werden.

Dänemark, das eine Million deutſcher Unterthanen zählt und für einen Theil derſelben dem deutſchen Bunde angehört, kann keine eigene Politik befolgen. Dazu reichen ſchon die Einkünfte des Königreichs nicht aus, die weit weniger gewachſen ſind als die Staatsſchuld. Die ſtarken Belaſtungen der Unterthanen reichen kaum hin, um das Staatsſchiff flott zu erhalten. Man hat ſich genöthigt geſehen ein neues einträglicheres und uniformeres Zollweſen aufzuſtellen. Abgeſehen von bedeutenden Mißgriffen darin, wie z. B. daß Vieh, Wolle, Talg, Wachs, Eichenholz beträchtlichen Ausfuhrzöllen unterliegen, daß die Rohſtoffe ein Eingangszoll drückt, daß Altona und Wandsbeck zollfrei in die Herzogthümer importiren können, iſt Dänemark überhaupt für ſich zu klein, als daß ſein Handel hohe Zölle ertragen könnte. Die Kaufmannſchaft, die Rheder, endlich auch die Grundbeſitzer werden immer lauter über die Zollbeläſtigungen klagen, und die Regierung hingegen ſieht ſich gezwungen die größtmögliche Einnahme durch den Zoll zu erzielen und alles zu vermeiden, was dieſe Einnahme ſchmälert.

Der Anschluß an den deutschen Verein würde beide Theile befriedigen, dem freien Handel die weitesten Gestade und Gebiete eröffnen und der Regierung die Zolleinkünfte alsogleich mehr als verdoppeln. *) Damit würde Dänemark eine kräftigere und ehrenvollere Stellung erlangen; die kleinlichen Verhältnisse und Eifersüchteleien zwischen den verschiedenen Landestheilen, so wie mit den Nachbarstaaten würden vor dem großen gemeinsamen Interesse verschwinden; eine Menge Verbesserungen, Anlage von Straßen und Eisenbahnen vom höchsten Norden bis in den Süden würden vorgenommen werden, und in den dänischen wie in den deutschen Häfen mancher wichtige Industriezweig aufblühen. **)

Dänemark wird durch den großen Belt, über welchen eine feindliche Flotte oder selbst Eisgang und stürmische Witterung jede Verbindung unterbrechen kann, in zwei Hälften zerschnitten, wovon Seeland, Laaland und Falster die eine, die Halbinsel Jütland mit Fünen die andere

---

*) Alsdann erst kann Dänemark Altona und Wandsbeck in die Zolllinie aufnehmen und sich dadurch eine bedeutende Finanzquelle öffnen; ebenso Lauenburg, das jetzt widerstrebt sich dem dänischen Zoll zu unterwerfen. Auch der Schmuggel wird aufhören.

**) Unter den jetzigen Verhältnissen mindert sich die dänische Gewerbthätigkeit; der Betrieb der Papiermühlen, Kupferschmieden, Oelmühlen nimmt ab, die Handwerkszünfte und Handelskörper selbst der Hauptstadt sind fortwährend im Sinken begriffen. Im deutschen Handelsbunde würden die dänischen Provinzen, namentlich die Herzogthümer, bald ihren Gewerbfleiß auf natürlicher Grundlage wachsen sehen; im Binnenlande würde man anfangen die Landeserzeugnisse zu veredeln, in den Seestädten sich mit Verfeinerung einheimischer wie ausländischer Produete befassen und mit den Gewerben für Schifffahrt.

bilden. Dieß Verhältniß zwingt es, ſobald es ſeinen eigenen Kräften überlaſſen iſt, zwei verſchiedene Heertheile aufzuſtellen, die ſich nur ſelten unterſtützen können: den einen zum Schutze der holſtein-lauenburgiſchen Gränze, den andern zum Schutze Kopenhagens und des Regierungsſitzes. Die Natur hat Kopenhagen zur Hauptſtadt Scandinaviens bezeichnet; denn dieß vereint, fügt es zu den Vortheilen des Handels und der Schifffahrt den großen ſeltenen Vorzug einer centralen Lage. Seitdem aber Dänemark allein ſteht, iſt ſeine Reſidenz zugleich Gränzfeſtung geworden, deren Markt in ſtrengen Wintern ſchwediſche Bauern mit ihren Schlitten beſuchen, und wie Kopenhagen als Handelsplatz weſentlich ein Hinterland fehlt, ſo erfordert ſeine ſehr empfindliche Lage auf einer kleinen Inſel, deren Bevölkerung zur Hälfte von den Mauern der Stadt umfaßt wird, zur Sicherung eine große Streitmacht. Dazu reicht heute, wo man nicht mehr mit 40,000 Mann ins Feld rückt, für alle Fälle kaum das Aeußerſte hin, was gegenwärtig Dänemark bei ausbrechendem Kriege unter ſeine Fahnen ſammeln kann, etwa 45,000 Mann waffengeübter Truppen. Alsdann ſind aber alle übrigen Landestheile völlig entblößt. Kann dabei von einer bewaffneten Neutralität auch nur die Rede ſein? In den großen Völkerkriegen der Neuzeit vermag kein Staat, am wenigſten ein kleiner, ſich unbetheiligt zwiſchen die kriegenden Mächte zu ſtellen, durch den Wogendrang eines allgemeinen Sturmes den eigenen Lauf zu ſteuern. Hat Dänemark das bei glänzender Tapferkeit ſeiner Flotte wie ſeines Heeres nicht hinreichend ſelbſt erfahren? Es verlor bei dem Verſuche ſeine Flotte und weſtindiſchen Beſitzungen nebſt Helgoland und ſah ſeine Hauptſtadt in Trümmern, und als es endlich zwiſchen den feindlichen Feldlagern das ſcheinbar mäch-

tigere Frankreich wählte, büßte es dieſen Schritt mit dem Verluſte eines Königreichs. Nur Deutſchland gewährt ihm die nöthige Sicherheit: alsdann ſchützt ein Heer von einer halben Million ſeine Landgränze, ob ſein Bundestheil mit dieſem am Rhein oder an der Weichſel ficht, immer ſtreitet es für den eigenen Herd, und nur ſo wird es ihm möglich faſt ſein ganzes Heer zum Schutze der Hauptſtadt auf Seeland beiſammen zu halten. Die engliſche Landung 1807, obſchon mit nahe 30,000 Mann ausgeführt, würde in entſchiedenen Nachtheil gerathen ſein, hätten ſich damals 30,000 Mann däniſcher Truppen auf Seeland befunden, und auf der Halbinſel findet ſich zu einer Landung kein Operationsgegenſtand. Es würde daher ſein ſtehendes Heer auf 30,000 Mann und noch weniger herabſetzen können, wenn es dasſelbe durch eine gute Landwehrverfaſſung unterſtützte, deren es ohnehin und beſonders die Inſel Seeland zur Erhaltung ſeiner Selbſtändigkeit durchaus bedarf; denn je mehr die einzelnen Provinzen eines Landes getrennt ſind, um ſo nothwendiger iſt es, daß jede ſich durch ihre eigenen Mittel vertheidigen könne. *) Dadurch ſäh' es ſich denn

*) Eine durchgreifende Verbeſſerung des däniſchen Heerweſens iſt unumgänglich. Die Dienſtpflicht laſtet ganz auf dem Bauernſtande, und da auch die älteſten Söhne auf Bauernhöfen befreit ſind und Stellvertretung erlaubt iſt, ſo bleibt für die Armee nur der ärmſte und ungebildetſte Theil der Bevölkerung. Zudem reicht die Beſoldung nicht für die dringendſten Bedürfniſſe aus; für die Officiere iſt ſie kläglich. Bei dem geringen Penſionsfonds iſt der Tod aus Altersſchwäche die einzige Ausſicht auf Beförderung der jüngern. Aus Noth werden die Beurlaubungen ſo weit getrieben, daß eilf Monate des Jahres noch nicht 4000 bei den Fahnen ſind; einige Regimenter zählen mehr Officiere und Unterofficiere als Soldaten.

auch in Stand gesetzt die dringend nöthige Ersparniß in dem Staatshaushalte eintreten zu lassen.

Die Vorliebe für die Flotte ist in Dänemark volksmäßig; auf ihr zu dienen ist im Fall eines Kriegs selbst der reichste Rheder pflichtig; Matrosen wie Officiere, die während des Friedens in Führung der Kauffahrer eine vortheilhafte Beschäftigung finden und vor den Landofficieren einen Grad voraus haben, werden gut bezahlt. An die Schifffahrt knüpft sich der Dänen Gedächtniß alter Siege und Großthaten; sie bildet das Band, welches ihren Inselstaat noch heute mit der übrigen Welt verbindet; noch heute zeigen sie mit Stolz auf ihre Häfen, Werfte, Schiffe und Flotte. Unter Christiern IV hatte diese, die er selbst in den Kampf führte, europäische Bedeutsamkeit. Noch 1769 bestund das See-Militäretablissement zu Kopenhagen aus 4400 Matrosen und 30 Linienschiffen. Der dänisch-norwegische Handel beschäftigte damals 18,000 Matrosen. Mit Beginn unseres Jahrhrhunderts aber wagte die dänische Flotte der englischen auf offener See nicht mehr entgegen zu treten, und in dem ruhmvollen Kampfe auf der Kopenhagener Rhede vom 2 April schützten kleine Schiffe die Linienflotte: 13 Blockschiffe widerstanden 12 englischen Linienschiffen und 8 Fregatten unter der Führung Nelsons.*) Seit der ruchlosen Wegnahme der Flotte im Hafen 1807 ist Dänemark unablässig bemüht, wieder in die Reihe der Seemächte einzutreten, und

*) Zweimal mußte er von dem nicht verwickelten Theil seiner Flotte neue Mannschaften nehmen; drei seiner größten Schiffe saßen unter den Kanonen der Dreikronenbatterie auf dem Grund, selbst das Admiralsschiff feuerte nur noch aus einzelnen Geschützen: dennoch nahm der Kronprinz den Waffenstillstand an. Von den Blockschiffen, nur von Frei-

obwohl es dazu bei seinen erschöpften Kräften jährlich nur eine Million dänischer Thaler verwendet, zählt seine Flotte doch wieder 7 Linienschiffe (558 Kanonen), 8 Fregatten (320 Kanonen), 6 Corvetten, 4 Briggs, 53 Kanonenschaluppen, zusammen 78 Kriegsfahrzeuge mit 1168 Kanonen. Indeß kann Dänemark heute nicht an die Offensive zur See denken, welche doch der Zweck der Linienschiffe ist, weßhalb Schweden die seinigen auch abgeschafft und dafür seine Scherenflotte vermehrt hat. Ja, Dänemark ist nicht einmal im Stande seine kleine Flotte zu bemannen. Von den 750 Mann eines Linienschiffs kann ein Fünftel aus ungeübter Mannschaft bestehen; es bedarf also für 7 Linienschiffe 4200, für 8 Fregatten 2400 ꝛc., zusammen 8900 seegewohnte Matrosen, überhaupt aber 13,000 Mann; und nun beschäftigt der ganze dänische Seehandel höchstens eine gleiche Zahl Matrosen, welche auf einheimischen und fremden Fahrzeugen in allen Meeren zerstreut sind; die Regierung unterhält zum beständigen Dienst auf dem Holm höchstens 1500 Mann, welche mehrere Monate zum Auftakeln der Flotte gebrauchten. Durch die Trennung von Norwegen verlor die dänische Flotte die größere Hälfte ihrer Matrosen, den Bezug der Bedürfnisse des Schiffbaues aus dem Inlande, endlich auch die für ihre Operationen so wünschenswerthen Häfen im Kattegat und der Nordsee. Kein Wunder, daß ihr Seeerfahrenheit ganz abgeht, daß alle Ausflüge dänischer Orlogschiffe Unglücksfälle begleiten — die Dänen wurden Fremdlinge in ihren eigenen Fahrwassern. Der langsame

---

willigen vertheidigt, war der Dannebrog mit seiner Mannschaft in die Luft geflogen und die übrigen so zugerichtet, daß die Engländer nur ein einziges mitnehmen konnten.

Bau der Flotte nahm alle Mittel in Anspruch und ist wieder von vorne anzufangen; als das siebente Linienschiff fertig, war das erste, der „Phönix", der 1812 vom Stapel lief, und mit ihm eine halbe Million im Hafen bereits verfault, ohne jemals über die Zollbude von Kopenhagen hinausgekommen zu sein.

Nun haben die Hansestädte und die übrigen niederdeutschen Staaten zwar ausgedehnte Handelsflotten und auch reiche Capitale, aber keine Kriegsmarine: eine Verbindung mit Dänemark brächte also gegenseitig das, dessen man bedarf. Für Dänemark ein Küstengebiet über 150 Meilen mit einer tüchtigen maritimen Bevölkerung, eine Reihe von Häfen in zwei Meeren und alles Material zu seinem Schiffbau; zugleich Minderung des Landheeres und Vergrößerung der Marine auf Kosten des Bundes. Für Deutschland Schutz der Vereinsflagge der Küsten und des Handels. Erst als Vereinsseemacht gewinnt die dänische Flotte eine Bedeutung; eine herrliche Bestimmung, werden sich die verödeten Werfte auf dem Holm wieder beleben, neue Thätigkeit die schönen Straßen Kopenhagens durchströmen. Die mächtigen Orlogschiffe, jetzt nur ein böser Reiz für die Seemächte, ein nutzloser gefahrdrohender Luxus für Dänemark, werden endlich aus ihrer langen Gefangenschaft im Hafen befreit, der Dannebrog im mittelsten Felde der Vereinsflagge wird sich vor allen deutschen Seehäfen schützend entfalten und einen aufblühenden Handel in allen Meeren zu begleiten und zu bedecken haben.

Eine weitere Folge würde der Aufschwung der dänischen Colonien sein, die des Mutterlandes Producte verzehren und Zucker, Rum ꝛc. als Tauschmittel liefern, und welche die Stütze des großen Handels bilden. Zur Einrichtung von Colonien gehört Geld, das haben die

deutſchen Seeſtädte, und eine Flotte, die hat Dänemark: bald ſind durch Zuſammenwirken hanſiſche Colonien in Auſtralien, Neuſeeland, an der ſüdafrikaniſchen Küſte oder im oſtindiſchen Archipel gegründet. Geregelte Auswanderung, ferne ſelbſtändige Stützpunkte des Handels, ſichere Abſatzwege der Induſtrie werden mehr und mehr unabweisbare Bedürfniſſe; an Mitteln, Kräften und Menſchen fehlt es uns weniger als irgend einem andern Lande; auch der Wille mangelt nicht, und ſo kann die That nicht mehr ferne ſein.

Nicht eine Verſchmelzung, welche die däniſche Volksthümlichkeit beeinträchtigt, ſondern ein Bündniß, welches ſie aufrecht, friſch und mächtig erhält, iſt mit dem Anſchluſſe Dänemarks an den Zollverein gemeint. Dieſer wird ſich entwickeln und auch ein ſchützendes Schifffahrtsſyſtem erlangen; bleibt Dänemark davon ausgeſchloſſen, ſo wird es ſich zu Grunde richten. In allen Fällen kann Holſtein nicht außer dem Vereine beſtehen, wenn dieſer Hannover, Mecklenburg und die Hanſeſtädte in ſich ſchließt. Dann wird dieſe Frage bald nicht mehr eine freie des Willens, ſondern eine der Noth ſein. Sprecht nicht von Neutralität, dem Syſtem der Schwäche — ſie iſt Feigheit. Es handelt ſich darum, ob Dänemark fortkränkeln und langſam hinſiechen will, oder ob es eine Anſtrengung zum Beſſern machen, die Bahnen des Fortſchrittes und der Entwickelung im Vereine mit den ihm durch Abſtammung und alle Naturverhältniſſe verbundenen deutſchen Staaten betreten will. Nur der Däne, welcher an der Zukunft ſeines Vaterlandes verzweifelt, tritt zurück. Sicherheit eines Staats iſt das erſte Bedürfniß, die geben ihm 30 Millionen Verbündete, welche das Intereſſe haben, das däniſche Volksthum im Bunde ſtark und blühend zu

ſehen. Warnend ſteht das Beiſpiel vieler jüngſt verſchwundenen Staaten da, und bei einem großen Kriege, wie zwiſchen England und Rußland, ſchwebt leicht die Exiſtenz des vereinzelten Dänemarks in Frage. Noch einmal, es handelt ſich darum, ob Dänemark für die Zukunft ſchwach und wehrlos, oder ob es ſtark und mächtig unter den Staaten Europa's geſtellt ſein will. Immerhin mag es nach der Wiedererneuerung der Calmar'ſchen Union ſtreben, welche etwa 6 Millionen Menſchen umfaſſen und für ſeine Sicherheit keineswegs ausreichen würde; nur ſollte es nicht die poſitiven Vortheile eines möglichen Schrittes einem vorläufig nur ideellen Traume hintanſetzen. Ein feſtes Bündniß zwiſchen Deutſchland und Skandinavien liegt ja in beider höchſtem Intereſſe, damit die Oſtſee ein germaniſches Meer bleibe, damit der Oreſund weder unter ruſſiſcher noch engliſcher Herrſchaft ſich beuge. Haben wir nicht ein Intereſſe nach innen, wo wir Freiheit und Entwickelung wollen; ein Intereſſe nach außen gegen Großbritannien und Rußland? Werfen wir nicht gleich ſehnſüchtige Blicke auf Finnland wie auf die deutſchen Oſtſeeländer unter ruſſiſcher Hoheit? Welche Herrlichkeit aber, welche Macht und Freiheit würden aufleben, einte die deutſche Vereinsflagge alle die Küſtenſtaaten von der ruſſiſchen bis an die franzöſiſche Gränze!

---

## Siebentes Capitel.

### Deutſche Beziehungen zu Großbritannien.

In England wurden Ackerbau und Schafzucht frühzeitig durch den auswärtigen Handel gehoben, der ſich

jedoch Jahrhunderte hindurch faſt ausſchließlich in Händen der Fremden befand, der Hanſeaten und ſpäter der Niederländer. Schon zu Anfang des 14ten Jahrhunderts zeigten Viehzucht und Landwirthſchaft bedeutende Fortſchritte; der engliſche Adel zog daraus große Vortheile zu einer Zeit, wo noch der Grundadel in den meiſten Ländern des Continents ſeine Beſitzungen durch Hegung eines Wildſtandes zu nutzen pflegte. Manche Güter zählten bald an 24,000 Stück Schafe, was natürlich auf die heimiſche Wollverarbeitung günſtig einwirkte. Damals floſſen die königlichen Einkünfte mehr aus den Ausfuhren als aus den Einfuhren: die freie Ausfuhr und die belaſtete Einfuhr der Gewerberzeugniſſe ſetzt ſchon tüchtigen Gewerbfleiß und ein vorgerücktes Staatsweſen voraus, wie denn heute noch die hohe Pforte in ihren Handelsverträgen ſich verpflichtet, die Exporten nicht höher als mit 14 Procent, die Importen aber nicht höher als zu 5 Procent zu beſteuern. Um nun die Schatzkammer mit Zöllen zu füllen, um die überflüſſigen Producte ihres Landes zu verwerthen und ihre Unterthanen an Arbeitſamkeit zu gewöhnen, ſahen es die nordiſchen Fürſten gern, daß die Hanſen Contore bei ihnen errichteten. Beſonders ſuchten die Könige von England ſie durch Begünſtigungen jeder Art dazu aufzumuntern. Schon lange vor der Gründung des Stahlhofes in London (1250) unterhielten deutſche Kaufleute, namentlich Kölner, innige Handelsverbindungen mit den Engländern; Heinrich III berechtete die Hanſen (Eaſterlings oder öſtliche Kaufleute im Gegenſatz zu den weſtlichen oder Niederländern genannt) als Körperſchaft, ertheilte ihnen Privilegien und befreite ſie von Beſchränkungen und Einfuhrzöllen; alles in England umlaufende Geld war hanſiſches (Sterling iſt eine Abkürzung

von Easterling); kurz von Eduard II an monopolisirten die Kaufleute des Stahlhofes den ganzen auswärtigen Handel des Königreichs, und da sie dazu nur ihre eigenen Schiffe verwendeten, so befand sich die englische Schifffahrt noch in einem sehr elenden Zustande.

Wenn die Völker anheben bedeutende gewerbliche Fortschritte zu machen, halten sie den unbeschränkten Handel, der ihnen früher vortheilhaft war und für Rohstoffe nützliche Geräthschaften und Verkehrsmittel gab, nicht mehr für günstig. Ihr Aufstreben fühlt je länger desto mehr die überlegene ausländische Mitbewerbung wie eine Last, ein drückendes Hinderniß weiterer Fortschritte. Ein Jahrhundert nach Gründung des Stahlhofetablissements erließ Eduard III schon, nachdem er flandrische Tuchmacher ins Land zu ziehen gesucht, ein Verbot gegen das Tragen aller ausländischen Tücher, indem er dieß mit Recht für vortheilhafter hielt, als rohe Wolle ausführen und Wollentücher einführen, was der Umstand begünstigte, daß die spätern Regenten von Flandern und Brabant durch ihre Willkürmaßregeln viele ihrer Unterthanen zur Auswanderung veranlaßten. Mit Beginn des 15ten Jahrhunderts zeigte sich eine große Eifersucht gegen die fremden Kaufleute und eine Menge Beschränkungen (so mußten sie für alles aus ihren Einfuhren erlöste Geld im Lande erzeugte Waaren kaufen) wurden dem fremden Handel in den Weg gelegt. Unter Eduard IV ward sogar die Einfuhr fremder Tücher und anderer Artikel gänzlich verboten, jedoch der König von den Hansen gezwungen dieß Verbot zurückzunehmen. Aus der erhöhten Gewerbthätigkeit erwuchsen dem Ackerbau große Vortheile, und es stiegen die Preise aller Lebensmittel. Heinrich VIII jedoch, diese Erscheinung in ihrem ursachlichen Verhältnisse falsch beurthei-

lend, verordnete auf die Klagen der einheimiſchen Manufacturiſten die Vertreibung von fünfzehntauſend übergeſiedelten belgiſchen Fabricanten, weil dieſelben alle Lebensmittel vertheuert und das Land der Gefahr einer Hungersnoth ausgeſetzt hätten. Die Hanſen gewannen wieder an Einfluß und ſtellten daher auch bereitwillig dem König ihre Kriegsſchiffe zur Verfügung; ihr Handel mit England war während dieſer ganzen Regierung noch ſehr lebhaft. Unter Eduard VI fand indeß der geheime Rath Vorwand, um die Privilegien der Kaufleute des Stahlhofes aufzuheben, und von dieſer Zeit an, da alle fremden Kaufleute gleichen Beſchränkungen unterworfen wurden, erwachte ſofort im ganzen Königreiche ein mächtiger Geiſt zu Handelsunternehmungen. Zwar wurden die Hanſen auf die Vorſtellungen des deutſchen Kaiſers von der Königin Maria in ihre alten Privilegien wieder eingeſetzt, jedoch nur für kurze Dauer; die Königin Eliſabeth entſchied ſich zu Gunſten der Nationalintereſſen. Die engliſchen Kaufleute, ſich nun des auswärtigen Handels bemächtigend, theilten ſich in reſidirende, die den Handel zu Hauſe betrieben, und in wagende, die ihr Glück in der Fremde ſuchten. Vergebens intriguirten die Hanſen gegen ſie, vergebens erlangten ſie ein kaiſerliches Edict, das den Engländern allen Handel innerhalb des deutſchen Reichs unterſagte; zur Repreſſalie ließ die Königin 60 hanſiſche Schiffe, die Paſchhandel mit den Spaniern trieben, wegnehmen, und auf die Nachricht, in Lübeck werde ein Hanſetag gehalten, um Maßregeln zu berathen wodurch der auswärtige engliſche Handel geſtört werden könnte, alle dieſe Schiffe mit ihren Ladungen confiſciren — nur zwei davon ſchickte ſie mit der Botſchaft nach Lübeck, daß ſie die Hanſa und ihre Zurüſtungen verachte — die Hanſa,

mit deren Schiffen noch ihr Vater wie so viele Könige Englands ihre Schlachten geschlagen hatten. Dreihundert und siebenundvierzig Jahre nach seiner Gründung ward das Contor des Stahlhofes aufgehoben, der Nationaleifersucht erliegend, nachdem es anfänglich Englands Gewerbfleiß und Anbau außerordentlich gefördert hatte.

Während der sechshundert Jahre seit Entstehung der Hansa war in der ersten Hälfte diese, in der andern England die vorherrschende Macht in beider Handelsbeziehungen. Die Hansen hatten damals Geld und Seemächtigkeit wie später die Britten, auch wußten sie nicht weniger geschickt als heute diese sich Einfluß bei Völkern und Regierungen zu verschaffen, die ihre Nationalinteressen nicht wahrzunehmen verstanden. Nur der Unterschied besteht: die Hansa behauptete ihre Ueberlegenheit in Folge von Privilegien und Begünstigungen, die sie sich von den brittischen Königen auszubedingen gewußt, England dagegen in Folge innerer von Deutschland nicht erwiederter Gesetzgebung, weßhalb eben endlich einmal Gleichstellung beider Nationen in ihren gegenseitigen Handelsbeziehungen zu wünschen wäre.

Wir müssen daher der brittischen Handelsgesetzgebung eine besondere Aufmerksamkeit zuwenden. Vor dem großen Aufschwunge der Linnen-, Eisen-, Seiden- und Baumwollgewerbe war die Tuchbereitung noch ungleich wichtiger als gegenwärtig; sie bot damals bei weitem den größten Theil der Tauschmittel für den Handel dar mit den europäischen Ländern sowohl als mit der Levante und den Indien. Die Handelspolitik setzte natürlich ihren Haupterfolg in Erweiterung der Wollgewerbe. Diese blühten in Folge der von der Königin Elisabeth getroffenen beschützenden Maßregeln schnell

auf, zum Theil auf Koſten der flandriſchen, obſchon die Wollausfuhrverbote und die Beſchränkungen des Verkehrs in Wolle an den Küſten zur Verhütung der Wollausfuhr läſtig und ungerecht waren. Während 1354 der Werth der Wollausfuhr nur 277,000 Pfund und der aller übrigen Ausfuhren nur 16,400 Pfund betragen hatte, belief ſich ſchon unter Jacob I der Werth ſämmtlicher von England ausgeführter Tücher auf die erſtaunliche Summe von 2 Millionen Pfd. Sterling, $^{9}/_{10}$ aller engliſchen Ausfuhren; jetzt wurden die Tücher auch nicht mehr roh nach Belgien ausgeführt, ſondern bereits zu Hauſe gefärbt und appretirt. An dieſem Gewerbszweige rankten alle andern wie an einem gemeinſchaftlichen Stamme empor: er gewährte die Mittel, die Hanſen auf den nordiſchen Märkten auszuſtechen und den beſten Theil des levantiſchen und indiſchen Handels an ſich zu ziehen; er rief die Steinkohlenerzeugung mit einer lebhaften Küſtenfahrt und Fiſcherei hervor, auf deren Grundlage erſt die Schifffahrtsacte möglich ward. Doch wurden die übrigen Gewerbszweige nicht minder gepflegt. Schon Eliſabeth hatte die Einfuhr von Metall-, Leder- und andern Waaren verboten, die Einwanderung deutſcher Bergleute und Metallfabricanten dagegen begünſtigt; ſie wußte durch Schutz und Aufmunterung den Schiffbau empor zu bringen, während man früher die Schiffe von den Hanſen gekauft und in den Oſtſeehäfen hatte bauen laſſen. Jacob I, die Schifffahrt befördernd und ſeine Unterthanen zum Fiſcheſſen ermunternd, wußte wohl, worauf die künftige Größe der Nation beruhte. Den Härings- und Wallfiſchfang beförderten Prämien, jenen hatte man den Holländern, dieſen den Biscayern abgelernt. Einen großen Zuwachs an Mitteln und Kräften erhielt England durch

die Verfolgungen Philipps II und Ludwigs XIV. Es borgte allen Ländern ihre besondern Geschicklichkeiten ab, und jeden gewonnenen Gewerbzweig wußte es schnell durch Einfuhrverbote und hohe Zölle zu heben: das Gedeihen jedes besondern Gewerbes ist bedingt durch das Gedeihen vieler andern Gewerbe, und in der beharrlichen Fortsetzung dieses Werkes der Industrie von Geschlecht zu Geschlecht liegt die unbegränzte Ausbildung der productiven Kräfte einer Nation. Bald ward der leitende Gedanke der brittischen Handelspolitik: nichts befördert den öffentlichen Wohlstand mehr als die Ausfuhr von Manufacturwaaren und die Einfuhr fremder Rohstoffe. Nach diesem Grundsatze schloß man die günstigsten Verträge ab. Auf das glücklichste wirkte endlich die Einigung von England, Wales, Schottland, Irland zu einem großen Handelskörper, von wo die Kräfte aufhörten mehr gegen- als miteinander zu treiben; was im zweiten Jahre Cromwells in Irland 10 Schillinge werth war, ertrug nach 30 Jahren so viel an Interesse.

Das Denkwürdigste in der brittischen Handelsgesetzgebung ist die Schifffahrtsacte. Schon wiederholt hatte man den Versuch gemacht, ein die fremden Flaggen beschränkendes Gesetz einzuführen, ja ein solches war sogar von Richard II schon gegeben worden, bald aber wieder außer Wirkung gekommen. Auf den Vorschlag des Parlaments von 1461 war es von Heinrich VI und auf den Vorschlag Jacobs I 1622 vom Parlamente verworfen worden; erst zur Zeit des langen Parlaments, wo alle Kräfte der Nation zum Streben aufgerufen waren, waren die Zustände dazu herangereift. Die Schifffahrtsacte Cromwells entriß den Händen Hollands den wichtigen brittischen Küstentransport und die Fischereien, ebenso den englischen Handel mit allen nordischen

Reichen, mit Deutſchland und Belgien. 28 Jahre nach ihrer Erlaſſung hatte ſich die engliſche Schifffahrt um das Doppelte vermehrt; damit ſtand eine verhältniß-mäßige Vergrößerung der Seemacht in Verbindung. In dem Seekriege, zu dem das in ſeiner Vereinzelung zu einer gleichkräftigen Handelspolitik unfähige Holland ſich gezwungen ſah, errang Britannien die Ueberlegenheit; der Handel der Holländer nach den Ländern jenſeits des Canals ward unterbrochen, ihre Schifffahrt in der Nord- und Oſtſee durch engliſche Caper beinahe vernichtet; 1600 holländiſche Schiffe ſollen den Engländern in die Hände gefallen ſein. England erweiterte den Schmuggelhandel mit Spanien und Portugal und deren Colonien, eroberte Jamaica und damit den weſtindiſchen Zuckerhandel, wußte die Verdrängung der Holländer und Deutſchen aus dem wichtigen portugieſiſchen Handel endlich durch Abſchluß des Methuenvertrags 1703 zu beſiegeln und hierdurch die Gründung ſeines großen oſtindiſchen Reiches anzubahnen. Die pyrenäiſche Halbinſel und Oſtindien dienten Großbritannien zu weitern Schemeln ſeiner Größe. Mit dem Golde der Spanier und Portugieſen, ſo wie mit Tüchern bezahlte es die orientaliſchen Erzeugniſſe. Bald aber handelte es auch hier nach jenem Grundſatze der Colonialpolitik, nicht zu geſtatten daß ein Hufnagel in ſeinen nordamerikaniſchen Colonien fabricirt oder gar ein dort gemachter Hufnagel in England eingeführt werde — ein Grundſatz, der in ſeiner Allgemeinheit lautet: nur Rohſtoffe ein- und nur Fabricate auszuführen. Der Orient und Oſtindien hatten hauptſächlich Baumwollen- und Seidenwaaren zu bieten und in dieſen uralten Gewerben die Wohlfeilheit des rohen Stoffs und des Arbeitslohns, Gewohnheit und Geſchicklichkeit für ſich. Nichts-

deſtoweniger verbot England (1721) gänzlich den Verbrauch der oſtindiſchen Stoffe von Seide und Baumwolle, die Waaren alſo ſeiner eigenen Factoreien; es behalf ſich anfangs mit ſeinen ſchlechteren Fabricaten und verkaufte die ſchöneren und wohlfeileren Stoffe Oſtindiens an die übrigen Völker. Dafür aber erwarb es bleibende Gewerkkräfte dem eigenen Lande, die jetzt alle Welt, Oſtindien nicht ausgenommen, mit Waaren verſorgen. Wurden auch die aſiatiſchen Länder in ihrer ganzen gewerblichen Exiſtenz erſchüttert, ſo erzeugt Großbritannien heute doch für 70 Millionen Pfund Sterling Baumwollen- und Seidenwaaren, wohl ſiebzigmal mehr als früher oſtindiſche Fabricate in den Handel kamen! So häufte es Macht auf Macht, productive Kraft auf productive Kraft, das eine und andere in ſteter Wechſelwirkung. Sogar wußte es durch ſein treffliches Patentgeſetz, das wie eine Prämie auf jede Verbeſſerung wirkte, den Erfindungsgeiſt aller Völker zu monopoliſiren. Seine ſchaffende Gewerkkraft überbietet die aller übrigen Länder. Es erzeugt im Baumwollgewerbe, das es ſich erſt im Laufe des letzten Jahrhunderts angeeignet, jährlich für 52 Millionen Pfund Sterling mehr als im Wollgewerbe, obgleich dieß ſeit Jacob I um das Zehnfache geſtiegen iſt, auf 44 Millionen; an Seidenſtoffen mehr als alle italiſchen Republiken des Mittelalters, für 13 bis 14 Millionen; im Linnengeſchäfte, das es rieſenhaft zu heben ganz jüngſt bemüht iſt, bereits für 16 Millionen Pfund; an Eiſen- und Stahlwaaren für 31 Millionen, mehr als alle übrigen Völker zuſammen genommen; an Steinkohlen und andern Mineralien für 34 Millionen Pfund; an Eiſen *) und Mineralien ungefähr ſiebenmal mehr als

*) England und Schottland liefern $\frac{4}{5}$ von den 50 Millionen

der Werth der Silber- und Golderzeugung auf der ganzen Erde; die Gaserleuchtung in London allein erfordert 3000 Retorten, die ohne Röhren ꝛc. 2240 Tonnen Eisen ausmachen, und jährlich 11 Millionen Kubikfuß Steinkohlen; das auf Baumwollmanufacturen verwendete Capital wird auf 40 Millionen Pfund geschätzt, zur Hälfte für Maschinen, zur Hälfte für Arbeitslohn; 1835 betrug die eingeführte Schafwolle über 42 Millionen Pfund, wovon allein 24 Millionen aus Deutschland kamen; seine Bier- und Branntweingewinnung allein hat einen größern Werth als die ganze Nationalerzeugung zur Zeit Jacobs I, nämlich 47 Millionen Pfund; die gesammte Manufacturerzeugung wird heute auf 200 Millionen Pfund Sterling geschätzt, und die in gleichem Maße vermehrte Erzeugung im Ackerbau auf 540 Millionen Pfund Sterling; der Ertrag der Landwirthschaft soll sich seit 50 Jahren in England vervierfacht haben. England behauptet seit seiner zweiten Revolution den Rang der ersten See- und Handelsmacht, und aus jedem Seekriege seitdem gingen Handel und Schifffahrt blühender hervor. 1760 zahlten erst 2560 Schiffe Hafengeld in Liverpool, 1824 bereits 10,000; 1784 wurden 8 Ballen Baumwolle in demselben Hafen eingeführt, 1824 schon 409,670 Ballen. In dem Reiche der Britten geht heute die Sonne nicht mehr unter. Sie haben sich zu allen Meeren die Schlüssel erobert, in allen feste Stellungen errungen und Posten ausgesetzt: in Europa sind nur noch frei der Sund und die Dardanellen, zwischen Asien und Afrika die Landenge von Suez, in Amerika

---

Centnern Roheisen, die Europa jährlich an Eisen bedarf; und von den 30 Millionen Centnern, die es erzeugt, beträgt der Absatz ins Ausland nur 4½ Procent!

die Landenge von Panama und die Fahrt um die Südspitze, die Herrschaft der Sundastraße theilt Holland. An Streitkraft übertrifft seine Seemacht die aller übrigen Völker. Seine auswärtigen Besitzungen sind von einer ungeheuern Größe und Wichtigkeit; das brittische Ostindien ist bereits zu einem mächtigen Reiche angewachsen und nimmt erstaunlich an Anbau, an innerer Entwickelung wie an äußerer Ausbreitung zu, Asiens Völkern durch christlich europäischen Ueberguß eine neue Zukunft bereitend. Die in den brittischen Colonien angelegten Capitale werden auf 3000 Millionen Pf. St. geschätzt und geben die größten Einkünfte; das Capitalvermögen in den drei vereinigten Königreichen beträgt über 4000 Millionen Pfund.

Bis in die zweite Hälfte des vorigen Jahrhunderts bestand die Hauptausfuhr aus dem spanischen und portugiesischen Amerika in edlen Metallen; der Waarenhandel ward mit diesen Ländern wie mit Westindien erst bedeutend durch die Einführung der Zucker-, Kaffee-, Baumwollen-, Indigo- und andern Pflanzungen: von jetzt an ward der Handel mit den Colonialländern der Haupttheil des Welthandels. England bemächtigte sich desselben. Und nicht zufrieden hiermit, strebt es gegenwärtig auch darnach, die Erzeugung aller tropischen Producte, deren Umtausch den Welthandel bildet, mehr und mehr in seinen Händen zu vereinen, dadurch seinem ostindischen Reiche, welchem es die Baumwollenindustrie entrissen hat, in einem blühenden Bodenbau Ersatz bietend und neue Quellen der Wohlfahrt eröffnend. Die Zuckererzeugung von Bengalen erhob sich 1831 nur noch auf 12 Millionen Kilogr., 1839 betrug sie bereits das Achtfache, nämlich 90 Millionen Kilogr.; so in vielen andern Anpflanzungen: wenn es mit diesem Fortschritte nur noch zwanzig Jahre fortgeht, so

wird der oſtindiſche Anbau die übrige Colonialerzeugung der ganzen Erde hinter ſich laſſen.

Gegenwärtig zeigt das brittiſche Reich einen Complex von Kräften und Mitteln, eine tauſendarmige bildende Geſchäftigkeit nach allen Richtungen, eine die ganze Welt mehr und mehr umſpannende Wirkſamkeit, wie die Geſchichte noch nie gekannt hat. Und mit um ſo größerer Bewunderung muß uns dieß großartige Volksweſen erfüllen, als es zu ſeiner Grundlage nicht die Gewaltſamkeit, ſondern die Entwickelung, die Freiheit hat, im Bunde mit der Naturnothwendigkeit, die an jeder ſtarken menſchlichen Bewegung ſich bekundet und die den großen Entwickelungsgang der Menſchheit beherrſcht. Das wahre Princip der brittiſchen Macht bildet der ſich ſelbſt beſchränkende freie Geiſt des brittiſchen Staatsweſens. Dieſer zügelt das ungeſtüme Drängen der Parteien, öffnet und lichtet fortwährend die Bahn der Geſetzlichkeit, des Fortſchritts und der Ordnung: würden ihm die Zügel zerriſſen, ſei's durch das wilde Begehren des Demos, ſei's durch zu ſtraffes Anziehen einer aufkommenden deſpotiſchen Gewalt, ſo würde das Geſetz der heiligen Ordnung des freien durch die Entwickelung ſelber vermittelten Vertrages entzogen und der Willkür, der Laune, dem Zufalle preisgegeben, Anarchie ſich einſtellen, das mächtige Reich aus ſeinen Fugen gehoben werden, der Geiſt ſich darin verflüchtigen und der rieſenhafte Körper in Trümmer zerfallen.

Kein anderes Volk wird den Wettkampf mit dem brittiſchen dauernd beſtehen, keines ſich jemals einer gleich tüchtigen Entwickelung erfreuen, wenn es ſich nicht ein Staatsweſen zu erringen weiß, in welchem der freie, nur in der Fortbildung dieſes Weſens ſich ſelbſt beſchränkende Geiſt waltet — eine Bedingung, die jedem ſtreben-

den Volke als unerläßlich vorleuchten muß. Da nun aber ein ſolcher Geiſt unzweifelhaft in den meiſten chriſtlichen Staaten wenigſtens thätig iſt, nur in verſchiedenem Grade und nach deſſen Naturanlage andere Wirkungen hervorbringend, ſo muß die Erſcheinung der brittiſchen Größe auch noch beſondere Urſachen haben, obwohl auch dieſe mit jenem Geiſte im engſten Zuſammenhange ſtehen. Dahin dürfte beſonders zu zählen ſein die Lage und Bodenbeſchaffenheit Englands, die Werkfortſetzung oder die fortdauernde Einigung der Kräfte zur Herſtellung eines mächtigen Gewerkweſens, der wurzelhafte organiſche Bildungsgang, die conſequente Handelspolitik, was alles man unter bewußtes Handeln des engliſchen Staats zuſammenfaſſen kann. Fehlen auch Deutſchland von Natur alle jene einzelnen Bedingungen nicht, ſo ging unſerm Geſammtſtaate doch wegen ſeiner vielgeſtaltigern Entwickelung eben dieß einige bewußte Handeln ab, und gerade dieß zu fördern, das einige Handeln nach Grundſätzen, bleibt die höchſte Aufgabe der deutſchen Staatskunſt.

Man kann die brittiſchen Geſetze, namentlich auch ihre Verträge mit fremden Völkern im Einzelnen tadelnswerth, oft ungerecht finden: ihr Zuſammenhaug, das Bewußte darin, das Grundſätzliche davon wird ſich ſtets nachweiſen laſſen, und ſo muß uns das Ganze doch immer wieder groß, zweckgemäß und im Einklang mit der Forderung der Vernunft, mit dem Gange der Entwickelung erſcheinen. Es iſt lehrreich, den brittiſchen Grundſätzen in den einzelnen Verträgen nachzuforſchen.

Nach einem neunzehnjährigen glücklichen Verſuche der Portugieſen unter dem Grafen Ereceira, das Mutterland und die Colonien mit eigenen Fabricaten zu verſehen, wußte der brittiſche Miniſter Methuen die portugieſiſche

Regierung zu überreden, es werde dem Lande zum größten Vortheil gereichen, wenn es seine Weine zu einem um ein Drittheil geringern Zoll als die übrigen Länder in England einführte, dagegen die Einfuhr brittischer (und anderer fremder) Tücher zu dem frühern Zolle (23 Proc.) gestattete. In Folge davon überschwemmten brittische Manufacte das Land, die portugiesischen Fabriken gingen zu Grunde, das Silber und später auch das Gold floß aus Portugal und dessen Colonien in brittische Hände und durch diese zum Theil nach Ostindien und China; die brittische Geldausfuhr aus Portugal stieg von 300,000 Pf. auf anderthalb Mill. Pf. St., die ungünstige Handelsbilanz drückte den Wechselcurs zum Nachtheil von Portugal um 15 Procent, und es wurden die portugiesischen Colonien, besonders das reiche Brasilien, der Wirkung und dem Vortheil nach brittisch. Diese überaus wichtigen Erfolge für den englischen Gewerbfleiß, Handel und Schifffahrt verstärkten die Tendenz der Engländer, in allen Verträgen ihr Manufacturinteresse zu fördern gegen Begünstigungen des fremden Bodenbaues. Dagegen sanken Portugals Ackerbau wie Gewerbe, Handel und Schifffahrt, und selbst das Wirken eines Pombal vermochte die Nachtheile der brittischen Ueberlegenheit nur zu mildern.

Mit Spanien, wo die Engländer keinen niedrigen Zolltarif erzielen konnten, ward ein großartiger Schleichhandel organisirt. Hier herrschte lange Zeit ein ganz unsinniges Schutzsystem, indem die spanische Regierung, durchaus dem brittischen Grundsatze entgegen, häufig die Einfuhr fremder Rohstoffe verbot oder erschwerte und es überhaupt weniger auf Begünstigung der verarbeitenden Gewerbe und der Gewerkkraft als auf die der Erzeugung von Rohstoffen absah; auch ließ sie die innern Douanenlinien zwischen den Provinzen bestehen und fast vor jedem

Stadtthor befand sich ein königlicher Zoll. Mit der Annahme der Colbert'schen Verwaltungsgrundsätze änderte sich vieles zu Gunsten des heimischen Gewerbfleißes, und es schreibt sich von da ein neuer Aufschwung desselben in Spanien her. Englands Politik zu diesem Lande ging seitdem darauf hin zu verhindern, daß Spanien mit keinem andern Staate nähere Handelsverbindungen anknüpfte. Schon im Utrechter Frieden stipulirte sie scheinbar zu seinen Gunsten, Spanien solle ausschließlich den Handel und die Schifffahrt mit seinen Töchterstaaten betreiben, wobei Großbritannien seinen größten Vortheil fand; doch räumte der Assiento-Vertrag (1713) den Engländern die Befugniß ein, in das spanische Amerika jährlich eine gewisse Anzahl afrikanischer Neger einzuführen und den Hafen von Portobello alljährlich mit einem Schiffe zu besuchen, so neue Gelegenheit gebend Massen von Fabricaten in diese Länder einzuschmuggeln. Bis in die zweite Hälfte des vorigen Jahrhunderts bezog Spanien $^{19}/_{20}$ seines Bedarfs an Fabrikwaaren aus England, auf geraden und Schleichwegen. Schon früher habe ich erwähnt, wie sowohl Portugal als Spanien in neuerer Zeit Fortschritte in ihrer Handelspolitik gemacht haben und es zu hoffen steht, das letztere Land werde unter der aufgeklärten Verwaltung des Generals Espartero einer neuen Blüthe entgegengehen.

Weil dem französischen Staatswesen die freie Entwickelung des englischen fehlte und es mehr und mehr seine eigenthümlichen Lebensfasern ablöste zu Gunsten einer Abstraction, die in die Revolution aufgehen mußte, so zeigt es auch nicht wie Großbritannien das Fortwachsen an Größe und Macht, den Fortbau ohne Unterlaß. Außerordentliches leisteten einzelne hervorragende Männer, aber das Errungene wurzelte nicht in der Entwickelung der

Nation ſelber und verſchwand wieder mit dem Begründer. Die großartigen Wirkungen der Thätigkeit Colberts, namentlich ſeines für damalige Zeit bewundernswerthen Schutzſyſtems, das er für ganz Frankreich mit Aufhebung oder möglichſter Beſchränkung der Provincialdouanen durchführte — bei ſeinem Tode hatte Frankreich, das früher ſeine Tücher aus Spanien und Belgien bezogen, ein blühendes Wollgewerbe, erzeugte es für 50 Millionen Fr. Seidenzeuge, welcher Induſtriezweig durch Franz I nach Südfrankreich gepflanzt war; beſaß das Reich blühende Einkünfte, ausgedehnte Fiſchereien, eine mächtige Schifffahrt und Marine — dieß große Werk eines Menſchenalters zerſtörten die Intriguen einer bigotten Maitreſſe binnen drei Jahren, die Widerrufung des Edicts von Nantes, die Auswanderung einer halben Million Proteſtanten. Eine lange Mißregierung folgte. Der Anblick der ſteigenden Größe Englands erregte endlich die Nacheiferung franzöſiſcher Staatsmänner kurz vor der Revolution. Quesnay hatte in ſeiner Schrift: „Physiocratie ou du gouvernement le plus avantageux au genre humain 1768“ zuerſt eine Wiſſenſchaft der politiſchen Oekonomie begründet, eine abſtracte Theorie im Geiſte ſeiner Zeit, darin zuerſt die Idee der unbeſchränkten Handelsfreiheit ausgeſprochen und auf die Verwaltung Colberts, als dieſer Idee widerſtrebend, einen bittern Tadel geworfen. Von dieſer Lehre eingenommen, ſuchten jetzt die franzöſiſchen Staatsmänner das Heilmittel ausſchließlich in der Handelsfreiheit; ſie ſchloſſen mit England den ſogenannten Edenvertrag ab (1786), der die Einfuhr franzöſiſcher Weine und Branntweine in England, die Einfuhr brittiſcher Fabricate (12 Proc.) in Frankreich begünſtigte. Sogleich bewährte ſich die engliſche Ueberlegenheit in allen Gegenſtänden des erſten Bedürfniſſes,

die ungleich wichtiger sind als die des Luxus: die französische Regierung sah sich genöthigt den Vertrag wieder aufzuheben, als nach kurzer Concurrenz die französischen Fabriken an den Rand des Verderbens gebracht worden waren, während der französische Weinbau nur wenig gewonnen hatte. Ungeachtet der Bewegungen und Kriege der Revolution blühte der französische Gewerbfleiß während des Kaiserreichs in Folge der Aufhebung der Feudalbeschränkungen und durch den Besitz des heimischen Marktes mehr auf als je zuvor. Napoleon, von dem Gedanken ausgehend, unter den bestehenden Weltverhältnissen müsse ein Reich, welches das Princip des freien Handels befolge, zu Staub zerrieben werden, und diejenige Nation könne nur eine große Macht entwickeln, welche die Manufacturkraft mit der Agriculturkraft vereinige, griff zu den gewaltsamsten Maßregeln, um die gewerbliche Erziehung Frankreichs zu fördern. Der Haß gegen die Continentalsperre rief mit dem Sturze Napoleons eine allgemeine Reaction hervor. Diese unterstützte die brittische Politik durch Aufstellung des Canning-Huskisson'schen Handelssystems, dessen Ankündigung die Freunde unbedingter Handelsfreiheit in Deutschland und Frankreich mit Jubel begrüßten, von dem aber ein Amerikaner, Hr. Baldwin, sagte: es sei nur wie die meisten englischen Fabricate nicht für den innern Gebrauch, sondern zur Ausfuhr verfertigt worden. Indessen verursachte der freie Handel durch die brittische Ueberlegenheit so furchtbare Erschütterungen, daß man in Frankreich schnell wieder zum Prohibitivsystem seine Zuflucht nahm und sich in demselben monopolistisch festsetzte. Bedeutende Fortschritte wurden unter der Herrschaft desselben gemacht, ungeachtet seiner offenbaren Mängel und seiner Unfreiheit. Als nach der Juliusrevolution das Bündniß mit England

volksmäßiger ward, auch die Fehler des herrschenden Monopolsystems sichtbarer wurden, dachten die Anhänger des freien Handels ernstlich an Erweiterung der Handelsverbindungen zwischen beiden Völkern. Dr. Bowring, von Hrn. Poulett Thompson ausgesandt um Materialien zu Beweisen gegen die Prohibition und zu Gunsten der Handelsfreiheit zu sammeln, bewies auf die einleuchtendste Weise, daß die hohen französischen Zölle auf fremde Rohstoffe, namentlich die Ausschließung der englischen Steinkohlen und des englischen Roheisens auf den französischen Gewerbfleiß sehr nachtheilig wirke und daß eine Vermehrung der Ausfuhr an Weinen, Branntwein und Seidenwaaren Frankreich ungemein vortheilhaft wäre. Das war nicht zu bezweifeln. Gegen Zugeständnisse in diesem Sinne forderte Hr. Thompson für England nur Herabsetzung der französischen Zölle auf Leinengarn und Leinengewebe, wohl wissend daß das brittische Linnengewerbe in Folge neuer Erfindungen einen außerordentlichen Aufschwung nehmen würde. Wirklich, in den nächsten Jahren nach Abschluß des Vertrags stieg die brittische Ausfuhr nach Frankreich in diesem Artikel ungeheuer, 1838 auf 32 Millionen Frcs., so daß Frankreich in Gefahr gerieth, ohne Zollerhöhung seine ganze mehrere hundert Millionen an Werth belaufende Linneninduſtrie zum Verderben seiner ländlichen Bevölkerung einzubüßen. So scheiterte auch dieser Versuch, die Handelsfreiheit zwischen beiden Ländern zu erweitern, weil er auf falschen Voraussetzungen gemacht worden war.

Die Verhinderung aller Fabrication seitens des Mutterlandes ist eine Hauptursache der amerikanischen Revolution. Schon während des Befreiungskriegs entstunden Gewerke mancher Art in Nordamerika, welche die Bodenrente erhöhten, die aber nach dem Pariser Frieden

meist wieder untergingen durch die zollfreien brittischen Einfuhren. Dieß währte bis zur Herstellung der die Staaten fester verknüpfenden Föderativverfassung, die dem Congreß zureichende Gewalt zur Behauptung einer gemeinsamen Handelspolitik einräumte. Die nur geringen Eingangszölle des ersten amerikanischen Tarifes (1789) wirkten sofort günstig auf Gewerbe, Ackerbau und Handel ein; namentlich machte die Schifffahrt, der auf Antrieb James Maddisons ein zureichender Schutz zu Theil geworden, große Fortschritte, von 200,000 Tonnen 1789 war sie 1801 schon über 1 Million Tonnen gestiegen. Der Tarif bot indeß bei der ungeheuern Ausdehnung der brittischen Fabriken bald gar keinen Schutz mehr, und obwohl 1804 der Einfuhrzoll für die wichtigsten Fabrikartikel auf 15 Proc. erhöht ward, um die Staatseinkünfte zu vermehren, so nahm die amerikanische Gewerkkraft doch erst in Folge der Kriegserklärung von 1812 an England einen beträchtlichen Aufschwung, in der Art daß sie nicht nur für den Bedarf ausreichte, sondern bald auch noch zur Ausfuhr erzeugte. Nach dem Frieden von Gent verordnete der Congreß für das erste Jahr die Verdoppelung der frühern Zölle, aber schon 1816 beschloß er eine bedeutende Herabsetzung, und nun wiederholten sich die traurigen Erfahrungen von 1786 bis 1789. Im Jahre 1824 erst ward in Folge der nachtheiligen Wirkungen der englischen Kornbill auf den amerikanischen Ackerbau im Congreß ein etwas erhöhter aber unzureichender Tarif durchgesetzt und dieser nach heftigem Kampfe endlich 1828 vervollständigt. Der letztere Tarif, obgleich später wieder gemildert, wirkte überaus günstig auf die amerikanischen Manufacturen ein, besonders in den mittlern und nördlichen Vereinsstaaten. So betrug 1837 die Gewerkerzeugung des Staats Massachussets, den

Schiffbau nicht mitgerechnet, über 86 Millionen mit einem Capital von 60 Millionen Dollars; über 37 Millionen Pfund Baumwolle und beinahe 11 Millionen Pfund Wolle wurden verarbeitet zu einem Werthe von resp. 13,056,659 und 10,399,807 Dollars; die Fabrikarbeiter befinden sich vortrefflich, was in England wegen der Einfuhrbeschränkungen von Ackerbauerzeugnissen und der übermäßigen Verbrauchsabgaben nicht der Fall sein kann. Der Handelsverkehr zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten ist fortwährend lebhaft geblieben, mancher brittische Plan an der Einsicht der Amerikaner gescheitert; Fehler sind auf beiden Seiten begangen worden. Die brittischen Korn- und Holzgesetze, indem sie nordamerikanisches Holz, Getreide, Mehl von den brittischen Märkten ausschlossen, also die Rohstoffe der freiesten und mächtigsten Unionsstaaten, und nur Baumwolle, das Erzeugniß der amerikanischen Sklaven, zuließen, hatten zu dem Vereinstarife des Jahrs 1828 und zur Hebung der amerikanischen Gewerkkraft geführt. Zwar behauptete Huskisson, die Ausfuhren der Engländer nach Nordamerika betrügen nur den sechsten Theil der brittischen Gesammtausfuhr, während die Ausfuhren der Amerikaner nach England die Hälfte aller ihrer Exportationen ausmachten, und suchte damit zu beweisen, die Amerikaner seien im Handel abhängiger von den Engländern als diese von jenen. Allein man ward doch gewahr, daß während die meisten Ausfuhren der Nordamerikaner nach England in Rohstoffen bestehen, welche England nicht entbehren oder anderswoher beziehen konnte und deren Werth es vervielfacht, die Einfuhren der Amerikaner aus England in Fabricaten bestehen, die sie entweder selbst verfertigen oder von andern europäischen Völkern kaufen können; daß also im Fall einer Handels-

unterbrechung zwischen beiden Ländern der größte Theil der brittischen Baumwollfabriken in Verfall geriethe, dagegen die Nordamerikaner zur Selbstfabrication genöthigt, ihre und anderer Länder Manufacturen binnen wenigen Jahren in großen Aufschwung bringen möchten, und sich daraus ein für die brittische Ueberlegenheit gefährlicher Kampf um Leben und Tod entspinnen dürfte. England scheint diese Gefahr beseitigen zu wollen, indem es durch außerordentliche Hebung der Baumwollpflanzungen in Ostindien sich im Bezuge dieses wichtigen Rohstoffes von Nordamerika unabhängig zu machen bemüht ist. Hierin liegt indeß zugleich das Geständniß, daß es das Emporkommen von Baumwollmanufacturen in den übrigen Ländern nicht zu verhindern weiß; Nordamerika muß mehr und mehr selbst fabriciren, denn es hat im Jahre 1816 für 80 Millionen Pfund Baumwolle 24 Millionen Dollars und 1826 für 204 Millionen Pfund Baumwolle nur 25 Millionen Dollars erlöst und bei dieser Minderung der Preise waren die englischen Einfuhren an Baumwolle fortwährend in gleichem Verhältnisse gestiegen. Dieß Interesse der Baumwollenpflanzer hauptsächlich, so wie überhaupt der südlichen Vereinsstaaten hat andererseits mittelst der sogenannten Compromißbill (1832) eine Mäßigung des früheren Tarifs herbeigeführt und dadurch die Möglichkeit jenes Zusammenstoßes hinausgeschoben. Diese Bill, die einen der einsichtsvollsten Vertheidiger der amerikanischen Manufacturinteressen, Henry Clay, zum Urheber hat, der lieber die Fabrication der feineren Artikel der fremden Concurrenz opfern und bloß die des allgemeinen Verbrauchs retten, als das ganze Schutzsystem in Frage stellen wollte — gewährte den Engländern alle Zugeständnisse. Ihre Ausfuhren nach Nordamerika stiegen

seitdem überraschend, so daß daraus ungeachtet der sonstigen Zuflüsse nach Amerika durch Einwanderung und Papierspeculation ein Mißverhältniß zwischen dem Werth der Ausfuhren und dem Werth der Einfuhren und folglich Handelskrisen hervorgingen, die in Vereinigung mit dem anwachsenden Ueberschuß an Bodenerzeugnissen gegenwärtig auf Steigerung des amerikanischen Schutzwesens durch den Congreß zurückwirken.

Mit den mittel- und südamerikanischen Staaten wußten die Engländer, wie schon früher erwähnt worden, die vortheilhaftesten Handelsverträge abzuschließen. Der Wucht ihres Reichthums und ihrer Macht entzieht sich ganz kaum ein Staat. Ueberall finden wir bei ihnen dieselben Grundsätze der Handelspolitik: ihre schaffenden Kräfte zu pflegen, die Einfuhr davon der von Waaren vorzuziehen, nur Rohstoffe ein- und Fabricate auszuführen; den Ueberschuß an Menschen, Kräften und Capitalen auf die Colonisation und die Ausdehnung des Einflusses über alle Länder zu verwenden; dasselbe zu bewirken durch Schutz der eigenen Schifffahrt und die daraus folgende überlegene Seemächtigkeit; andern Völkern nur Zugeständnisse in Bezug auf die Einfuhr von Bodenerzeugnissen zu machen gegen Erlangung von wichtigern Vortheilen hinsichtlich der Ausfuhr von Fabricaten. Durch folgerichtige Durchführung dieser Grundsätze sehen wir Großbritannien auf der Stufe des Reichthums und der Macht, der Gewerkkraft und der Seeüberlegenheit angelangt, wo kein anderes Volk mehr die unbeschränkte Concurrenz mit ihm zu halten vermag, auf welcher es die Leiter, mittelst der es seine Größe erklommen, hinter sich werfen und nunmehr den größten Vortheil in der unbegränzten Handelsfreiheit finden möchte zum eigenen Sporn, zur Festigung des erlangten Uebergewichts und

um fremde Völker von der Nachahmung der englischen Politik abzuhalten. In der That, hätte England seit William Pitt besonders den gelegenen Zeitpunkt nach Herstellung des allgemeinen Friedens, wo Europa in Haß gegen das Continentalsystem und in Verehrung der Smith'schen Lehre entbrannt war, wo der ganze europäische Norden, Deutschland, die pyrenäische Halbinsel und die Vereinigten Staaten sich glücklich geschätzt hätten, Frankreich auch nicht abgeneigt gewesen wäre, ihre Rohstoffe und einzelne Fabrikartikel gegen brittische Manufacte zu vertauschen — hätte es diesen Zeitpunkt ganz zu benutzen gewußt und wirklich das Schutzsystem als eine unnütze Krücke von sich geworfen: es stände jetzt dem Ziele näher, alle Manufacturkraft in sich zu vereinen. Denn damals war die Zeit gekommen, „wo es — wie Hr. Fr. List mit Anwendung der Worte Priestley's sagt — eben so klug gewesen wäre, das englische Schutzsystem abzuschaffen, als es früher klug war, dasselbe einzuführen."

Allein es hielt sein ganzes während des letzten Jahrhunderts ausgebildetes Schutzsystem aufrecht, was ihm nicht nur wegen seiner Sprache für Handelsfreiheit den Vorwurf der Hinterlist zuzog, sondern es fingen jetzt auch die nachtheiligen Folgen zweier bedeutenden Inconsequenzen desselben an hervorzutreten. Die eine bezieht sich auf die Erzeugnisse der freien tropischen Länder, die andere auf die Bodenproducte der gemäßigten Zonen Europa's und Amerika's. Sie bestehen darin, daß es die Einfuhr dieser Rohstoffe und Bodenerzeugnisse seinem allgemeinen Grundsatze entgegen unmäßig beschränkte.

Es hielt nämlich die Maxime, die Versorgung seiner Colonien und unterworfenen Länder sich aus-

ſchließlich vorzubehalten, dagegen denſelben ihre Rohſtoffe, die Colonialproducte vorzugsweiſe abzunehmen, auch dann noch feſt, als die ſpaniſchen und portugieſiſchen Töchterſtaaten ſich frei gemacht hatten. Natürlich hätte hierdurch der Handel mit dieſen Ländern an das colonieloſe Deutſchland kommen müſſen, wenn unſer Vaterland im Stande geweſen wäre ſeinen Vortheil wahrzunehmen. England beſteuerte und beſteuert die Erzeugniſſe der freien tropiſchen Länder unverhältnißmäßig höher als die ſeiner eigenen; es ſchließt ſie dadurch von ſeinen Märkten aus, während die unſrigen ihnen offen ſtehen. Nur der Blödigkeit unſerer Handelspolitik verdankt es England, daß wir ſeinen Manufacturen nicht die reichſten Märkte entriſſen. Wie es in jüngſter Zeit aber dieſer Gefahr vorzubeugen ſucht, beweiſen die großen Anſtrengungen der Whigs, den hohen Differenzzoll der brittiſchen Colonialerzeugniſſe zu Gunſten der freien Colonialländer zu mäßigen oder ganz abzuſchaffen.

Die andere Inconſequenz trug bereits bittere Früchte, wie wir ſchon oben bei Nordamerika ſahen. Während des Kriegs war die Bodenrente wegen der unfreiwilligen Ausſchließung fremden Getreides vom engliſchen Markte ſehr geſtiegen; die Landariſtokratie ſuchte ſie mit Hülfe beſchränkender Korngeſetze auf dem hohen Stande zu erhalten, und Lord Caſtlereagh gab die Handelspolitik Englands in die Hand dieſer Grundherren. Die ausſchließenden Maßregeln wirkten auf die Staaten des feſten Europa's wie die Continentalſperre: ſie ſahen ſich in den folgenden guten Ernten gezwungen, die Wohlfahrt ihres Ackerbaues durch Emporbringung einer eigenen Manufacturkraft, durch Abnehmer im Inlande zu ſuchen. Das brittiſche Miniſterium gerieth den Land-

herren gegenüber in die schwierigste Lage; Canning und Huskisson sahen ihre kluge Thätigkeit gelähmt und das letzte Whigministerium scheiterte an dem Versuche, die nach allen Richtungen schädlich wirkende Maßregel wieder zu beseitigen. Jedoch ward ein derartiger Versuch erst gemacht, als die im deutschen Zollverein aufblebenden Manufacturen dem deutschen Ackerbau Aussicht verschafften im Inlande sichere Abnehmer zu finden; vorher hatte man alle Anerbietungen deutscherseits, die Korn- und Holzzölle im Interesse der deutschen Landwirthschaft und der brittischen Kunsterzeugung zu mäßigen, etwas schnöde zurückgewiesen, da man ohnehin des deutschen Marktes durch Holland, Hannover, die Hansestädte und die deutsche Zersplitterung sicher zu sein glaubte.

Glücklicher Weise glaubt heute Niemand mehr, daß die brittischen Korn- und Holzzölle Deutschland zu Lieb und Vortheil verändert werden. *) Ganz im Gegen-

*) Schon 1834 erklärte Lord Palmerston unumwunden dem preußischen Gesandten in London: „die Frage über die Veränderung der brittischen Korngesetze ist eine Frage von großer nationaler Wichtigkeit, welche von der Gesetzgebung nach nationalen Rücksichten behandelt werden muß und niemals der vollziehenden Staatsgewalt zur Entscheidung in Unterhandlungen mit einer fremden Macht überlassen werden wird." Möge dieß Beispiel Englands für Deutschland nicht verloren sein! Fragen großer nationaler Wichtigkeit sollten auch immer nur nach nationalen Rücksichten behandelt werden. Selbst Verträge auf dem Principe wahrer Gegenseitigkeit können unter Umständen einer minder vorgeschrittenen Nation nachtheilig werden. Auch bei Wegräumung aller brittischen Zölle z. B. würde der Absatz an deutschen Gewerbserzeugnissen nach England und dessen Colonien in nennenswerther Ausdehnung unmöglich sein, nicht aber umgekehrt.

theil: es ist eine Maßregel gegen uns, gegen den deutschen Gewerbfleiß wie gegen die deutsche Landwirthschaft. Unsere Häfen, namentlich Hamburg, sind allerdings wichtige Plätze für den Getreidehandel, indem sie eine natürliche Verbindung bilden zwischen den westlichen europäischen Ländern, die oft reichliche Zufuhr bedürfen, und den östlichen, die gewöhnlich Ueberfluß haben, besonders seit Holland mit Einführung von Korngesetzen aufgehört hat ein Hauptstapelplatz der Kornvorräthe zu sein. Hamburg beschränkt seinen Getreidehandel nicht auf die dorthin versandten Vorräthe, es vermittelt bei eintretenden Conjuncturen auch von andern Gegenden directe Getreideverschiffungen.*) Die westlichen Staaten Frankreich, Belgien, Holland und vor allen England haben es zwar durch ihre verbesserte Landwirthschaft fast dahin gebracht, daß sie bei ergiebigen Ernten nur geringer Zufuhr bedürfen, nicht aber so bei weniger günstigen oder gar bei Mißernten. Die gekünstelten

*) Seit einigen Jahren ist auch der Mehlhandel von deutschen Seestädten nach transatlantischen Plätzen wichtig geworden; nach Westindien und Südamerika, welche früher Nordamerika ausschließlich versorgte, als dieß Land in Folge von Mißernten selbst der Getreidezufuhren bedurfte. Das europäische Mehl findet indeß dort noch nicht die Aufnahme wie das nordamerikanische wegen der vorzüglichern Mehlfabrication in den Vereinigten Staaten. Jedenfalls ist der Mehlhandel nach Brasilien, Mexico ꝛc. vortheilhafter, als der Getreidehandel nach England, da er nicht nur einen regelmäßigen Absatz des deutschen Getreides verspricht, sondern auch uns die Fabricationskosten lohnt, unsere Mühlen verbessert, und einen bedeutenden Einfluß auf die deutsche Rhederei ausüben kann, indem es dieser in der transatlantischen Schifffahrt auf der Ausfahrt doch noch immer an Ladungen mangelt.

Zollsysteme, welche nach einer durch die laufenden Marktpreise sich regelnden Scala die fremde Getreideeinfuhr modificiren und in rasch schwankenden, lange im voraus nicht berechenbaren Verhältnissen erhalten, eröffnen der Speculation ein weites Feld und müssen da einen Hauptmarkt für Getreide begründen, von wo jede Conjunctur am schnellsten mittelst Dampf- und Segelfahrt befriedigt werden kann. Wenn nun die englischen Zölle so fallen, daß Einfuhr möglich ist, so läßt man schleunigst Getreide daher kommen, wo es am nächsten ist, d. h. von den holländischen, dänischen und vorzüglich deutschen Häfen. Hier also wird das von allen Seiten ankommende Getreide häufig gelagert, um eine günstige Zeit abzuwarten; obwohl es auch in London unter Königs Schloß unverzollt kann liegen bleiben, so geschieht dieß doch nicht gern von Seiten der Speculanten und kommt auch den ersten Verkäufern weniger zu gute. Innerhalb 55 bis 65 Stunden erhält man in Hamburg Nachricht über die Londoner Kornpreise, und nirgend ist man besser über die wahrscheinliche Gestaltung des Kornmarktes unterrichtet. Es sind also deutsche Gebiete, welche aus der brittischen Korngesetzgebung durch bedeutenden Absatz und hohe Preise Gewinn ziehen, und gerade aus diesem Grunde mit verlangen die Gegner der Korngesetze eine Veränderung derselben. *) Bei einem mäßigen fixen Zollsatz kann der

*) In guten Jahren fallen die brittischen Weizenpreise in Folge der inländischen Concurrenz tief unter den Betrag von 50 bis 60 Sch., auf welche sie Lord Russell durch seinen festen Zoll von 8 Sch. halten zu können meint. 1834 stand der Weizen in London $46^1/_6$, in Danzig $27^{11}/_{12}$ Sch., 1835 wie $39^1/_3 : 26^1/_2$; 1836 wie $48^1/_2 : 30^3/_4$. Die Kosten des Transports von Danzig frei an Bord, ohne den Transport des

engliſche Kaufmann das Getreide aus allen vier Welt=enden, wo es am wohlfeilſten iſt, beziehen und das deut=ſche Korn in unſern Häfen verſchimmeln laſſen bis es ihm zu dem gleichen Spottpreiſe feil wird. Und dieß um ſo gewiſſer, wenn wir verblendet genug wären, den Engländern dafür, daß ſie ſich anſchicken unſer Korn entbehren zu können, den deutſchen Gewerbfleiß durch Herabſetzung der Vereinszölle preiszugeben; denn als=dann verlöre der deutſche Landwirth ſeinen vortheil=hafteſten Abnehmer, die deutſchen Fabriken und Städte, deren Volkszahl und Blüthe auf Entfaltung des Ge=werbfleißes beruht. Zudem wären die Zugeſtändniſſe rein verſchwendet, denn England muß die Korn= und Holzzölle abändern um ſeinet=, nicht um unſertwillen; der engliſche Arbeiter kann bei dem theuern Brode und dem geringen Lohn, den keine Armentaxe mehr ergänzt, nicht länger beſtehen; das Syſtem einer künſtlichen Theuerung zu Gunſten der Grundeigenthümer iſt auf ſeinen Punkt der Reife gekommen und es fortzuſetzen materiell un=möglich: eine gewaltſame geſellſchaftliche Umwälzung

---

Landbeſitzers alſo, nach London betragen 10 Sch. per. Quarter, mit dem feſten Zoll 18 Sch.; es wäre in jenen Jahren alſo Danziger Weizen vom engliſchen Markte ausgeſchloſſen geblieben, obwohl derſelbe im Durchſchnitt um etwa 25 Pro=cent höher ſteht als der Hamburger und daher jenen Zoll auch leichter zu tragen vermöchte. Bei Mißernten aber, wo Einfuhr unausbleiblich wird, wiſſen die Kornhändler die Preiſe ſo hoch zu ſteigern, daß der niedrigſte Zoll eintritt, und nun werden ungeheure Maſſen eingeführt, ſo daß jüngſt innerhalb zwei Jahren 18 Millionen Pfund Sterling für Ge=treide ins Ausland floſſen, meiſt nach Deutſchland und Polen. Ein feſter Zoll würde nicht nur die deutſchen Zu=fuhren verringern, ſondern auch die Preiſe herabdrücken.

mit ihren entsetzlichen Folgen oder Aufhebung der Korngesetze — „das allein ist der Keil, welcher diesen zähen verknorpelten Klotz spalten wird.“ Zahlen wir daher nicht die Zeche für die englische Aristokratie! Schon hört der arme Teufel Volk auf, den Herrn Baron um sein Stück Brod zu bitten —

Milords, la faim
Rend inhumain
Le peuple daigne vous laisser vivre,
Laissez-lui son morceau de pain!

Es gibt überhaupt keinen armseligern Nothbehelf für ein Land als auf die Ausfuhr von Getreide in entfernte Länder angewiesen zu sein, indem solche Ausfuhr den meisten Unterbrechungen und Conjuncturen im Krieg und Frieden unterliegt und der Nutzen großentheils auf den Transport geht; auch die Geschichte lehrt, wie arm und elend bloß ackerbautreibende Völker bei aller Getreideausfuhr bleiben; so mahnt uns auch die neuere gewerbliche Entwickelung in allen Ländern frühzeitig darauf Bedacht zu haben, für unsere Bodenerzeugnisse sammt und sonders im Inlande einen sichern Markt zu gewinnen. Weite, noch wenig bevölkerte und überaus ergiebige Länder verbessern ihren Bodenbau, erzeugen weit mehr und wohlfeileres Getreide als wir, indem bei uns die Fortschritte der Bevölkerung und des Gewerbfleißes schon die Preise vertheuern, und schließen daher dem Auslande neue und vortheilhaftere Kornmärkte auf als wir ihm bieten können. Schon beginnen Portugal und Spanien Getreide auszuführen, Rußland und Polen, Ungarn, die Türkei sind große Kornkammern, Odessa und Triest bilden bereits wichtige Getreidemärkte, die Vereinigten Staaten haben viel Ueberfluß, selbst Canada, die Barbareskenstaaten,

das Cap der guten Hoffnung ꝛc. führen mehr und mehr Getreide aus. Unsere Landwirthe dürften sich bald ausschließlich auf den heimischen Markt angewiesen sehen: ein unermeßlicher Gewinn für uns, wenn alsdann die steigende Zahl und Wohlhabenheit unserer Gewerbsleute ihnen sichern Absatz gewährt und einen hinlänglichen Sporn bildet zur steten Verbesserung unserer Landwirthschaft. Denn jeder Fortschritt unserer ackerbautreibenden Gebiete, der sich auf innere Nachfrage, auf den innern Absatz ihrer Erzeugnisse gründet, wird ihnen für alle Zeit gewonnen sein; sie werden nicht mehr wie bisher von einem Jahrzehnt zum andern zwischen Noth und Ueberfluß hin und her taumeln, und selbst anfängliche Opfer werden nur Capitale sein, die sie der Zukunft leihen. Ein solcher Zustand des Gleichgewichts zwischen blühenden Manufacturen und blühender Landwirthschaft würde jeden Vortheil, der aus directer Kornausfuhr entspringt, vielfach ersetzen; ja unsere Seestädte könnten dabei nach wie vor wichtige Plätze für den Kornhandel bilden, wie das Beispiel der holländischen Städte gezeigt hat, um so mehr als ihnen der Küstenhandel mit Getreide nach wie vor gesichert bliebe und mehr und mehr Korn aus den ostpreußischen Häfen und aus Hamburg nach Holland und den Rheinstädten verschifft werden würde. Von dauernder Wichtigkeit für uns im auswärtigen Getreidehandel bleibt nur der regelmäßige Mehlumsatz nach den transatlantischen Ländern, und diesen Industriezweig zu schützen und zu fördern, fordert zugleich das Interesse des Landbaues, des Handels und der großen Seeschifffahrt; das hängt nun aber weit mehr von dem Aufkommen einer starken Gewerkkraft und einer blühenden überseeischen Schifffahrt als davon ab, ob wir eigenen

Ueberfluß an Korn zu verſenden haben, wie der brittiſche und nordamerikaniſche Mehlhandel beweist.

Aehnliches gilt von den übrigen Erzeugniſſen der Landwirthſchaft. Kleeſaat, wovon Hamburg allein 1838 elbeabwärts beinahe für 2 Millionen Mark Banco einführte, wird meiſt nach Großbritannien abgeſetzt, deſſen zeitweilig bedeutende Bedürfniſſe davon aus denſelben Gründen wie bei Getreide am leichteſten von unſern Märkten befriedigt werden. Unſere Ausfuhr an Nutzholz kann Großbritannien je länger deſto weniger beſchränken; der Bedarf davon wächst in allen weſtlichen Ländern und ſelbſt in manchem deutſchen Gebiete; es wäre am vortheilhafteſten für uns, wenn wir unſer Holz in eigenem Schiffbau und zu Gewerkanlagen verwendeten; blühender Schiffbau, der ſo mannichfache Gewerbzweige mit ſich führt, würde namentlich für die oſtpreußiſchen Länder eine reiche Quelle der Wohlfahrt bilden. Jedermann weiß aus den bereits im Zollverein gewonnenen Erfahrungen, daß ſteigender Gewerbfleiß die ſicherſten Abnehmer für Schlachtvieh bildet und Frankreich uns kein Zugeſtändniß macht durch Erleichterung der Einfuhr daran; von Wichtigkeit bleiben nur die directen Verſchiffungen von Salzfleiſch nach Newfoundland, Weſtindien, Südamerika ꝛc.; theilweiſe führt Deutſchland ſogar ſchon aus benachbarten Gegenden Schlachtvieh ein, jedoch meiſt zur Wiederausfuhr. Wir thun weit beſſer die Häute und Felle zu Leder und weiter zu verarbeiten, als ſie auszuführen; im ganzen blüht auch das deutſche Ledergeſchäft, namentlich in Köln, das nach England und Frankreich bereits den größten Eigenhandel in Häuten betreibt und in Südamerika ſogar Landbeſitz und zahlreiche Heerden erworben hat zur Gewinnung von Häuten. An Erzen,

Metallen und Mineralien haben wir nur in wenigen Artikeln Ueberfluß zur Ausfuhr, obwohl unser Bergbaubetrieb und die damit verbundenen Geschäfte im Aufblühen sind; in den bedeutendsten Artikeln bedürfen wir der Einfuhr, die man so viel möglich begünstigen sollte. — Nächst Getreide sind die wichtigsten und vortheilhaftesten Erzeugnisse der Landwirthschaft Wolle, Flachs und Hanf. Wir können deren Erzeugung nicht weit genug ausdehnen, uns aber auch nicht genug bemühen, im Inlande sichern Absatz für sie zu gewinnen, d. h. sie selbst zu Zeugen zu verarbeiten, aber im Interesse der Landwirthschaft; denn diese gewinnt dadurch in doppelter Weise sowohl an Abnehmern jener Rohstoffe, als an Verzehrern von Getreide. Nicht nur dehnt Rußland seinen Hanf- und Flachsbau möglichst aus, sondern auch England hat denselben mit dem glücklichsten Erfolg in Ostindien begründet, und die Zeit ist nicht mehr fern, wo dieses Reich seinen ganzen Bedarf davon aus seinen eigenen Besitzungen ziehen wird, so daß sogar Rußland, aus Besorgniß den Absatz nach dem Auslande zu verlieren, im Interesse des Landbaues daran denkt, diese Rohstoffe selbst zu verarbeiten. Durch anhaltende Sorgfalt für Veredlung der Schafzucht nimmt Deutschland jetzt hinsichtlich der Erzeugung feinerer Sorten Wolle eine sehr bedeutende Stelle ein.*) Seine Ausfuhr davon, für welche Hamburg den ersten Ausgangspunkt bildet, namentlich nach England, doch auch nach Frankreich und Holland, ist ungemein groß. 1836 betrug die Einfuhr von Wolle in Hamburg 25½ Millionen Pfund zu einem Werthe von 43½ Millionen

*) 1816 soll man in Preußen 8 Millionen Schafe, 1837 schon 15 Millionen gezählt haben.

Mark Banco, die Ausfuhr beinahe 24½ Millionen Pfund; 1838 betrug die Einfuhr 22 Millionen Pfund zu einem Werthe von 36 Millionen Mark Banco, die Ausfuhr etwas mehr. Indeß iſt es für den deutſchen Wollhandel höchſt bedenklich, daß die Schafzucht in Auſtralien auf überraſchende Weiſe zunimmt und jetzt auch im Caplande und Buenos-Ayres (zum Theil durch Einführung deutſcher Schafe), ja ſelbſt in einigen Bezirken Oſtindiens große Fortſchritte macht.

Was folgt aus dem allen? Daß Deutſchland zwar die Ausfuhr ſeiner Roherzeugniſſe in keinerlei Weiſe beſchränken ſolle, aber auch nicht gegen den großen Grundſatz handeln dürfe: es iſt vortheilhafter Fabricate auszuführen als Rohſtoffe, vortheilhafter Rohſtoffe einzuführen als Fabricate. Daß es kein vermeintliches Zugeſtändniß für ein Erzeugniß ſeines Bodenbaues von einer fremden Nation, ſei es die brittiſche oder die franzöſiſche oder welche es wolle, erkaufen dürfe für die Begünſtigung ausländiſcher Fabrication, vielmehr mit aller Kraft dahin ſtreben müſſe, für ſeine Bodenerzeugniſſe im Inlande durch vermehrten Gewerbfleiß einen ſichern Markt zu gewinnen, ja ſeine Manufacturen über die Verarbeitung ſeiner ſelbſtgewonnenen Rohſtoffe auszudehnen und ſeinen auswärtigen Handel zu gründen auf den Umtauſch fremder Rohſtoffe gegen eigene Fabricate. Mögen die deutſchen Grundbeſitzer ſich vorſehen, daß ſie, verblendet durch die Ausſicht auf augenblicklichen Vortheil, ſich nicht ihre eigene Grube graben, indem ſie den äußern Markt dem innern vorziehen und vergeſſen, daß die wahre Erſprießlichkeit des Ackerbaues auf dem Gleichgewichte mit den Manufacturen, nicht aber auf dem

eigenen Uebergewichte beruht. Sie mögen nicht aus dem Geſichte verlieren, daß England in ſeinem weiten Reiche ungeheure Mittel der Erzeugung in Bewegung geſetzt hat, daß es einen fünften Welttheil, Neuholland, ſo groß als Europa beſitzt, wo die Schafzucht durch die Natur und Ausrottung aller ſchädlichen Geſchöpfe ſo begünſtigt iſt, daß ſie in geometriſcher Reihe wächst, und daß England binnen wenigen Jahrzehnten nicht allein ſein eigenes Bedürfniß mit auſtraliſcher Wolle befriedigt ſehen, ſondern in der Lage ſein wird, den Continent damit zu verſorgen. Wie wird es dann in Preußen, Pommern, den Marken, in Mecklenburg und Hannover mit dem Werthe der Landgüter ausſehen, wenn der deutſche Gewerbfleiß nicht indeſſen einen ſolchen Aufſchwung gewonnen haben wird, um die 250,000 Centner deutſche Wolle und mehr, die zur Zeit noch jährlich nach England gehen, verarbeiten zu können? wenn die deutſche Bevölkerung nicht durch Ausdehnung der Gewerbe, der deutſche Handel durch vermehrten überſeeiſchen Abſatz den Verbrauch und Vertrieb einer ſolchen Menge deutſcher Wollwaaren ermöglicht haben werden? wenn nicht die Städte auch in den öſtlichen Provinzen dadurch ſolche Mittelpunkte des Verbrauchs geworden ſein werden, daß der Landwirth an ihnen einen vortheilhaften Abſatz für Getreide, Pflanzen, Gemüſe, Schlachtvieh und Milcherzeugniſſe findet? Nein, es wäre von Seiten des Zollvereins die unzeitigſte Maßregel, einen Handelsvertrag, ſei es mit wem es wolle, abzuſchließen, worin das Mindeſte von jenen Grundſätzen geopfert würde: ein ſolcher Vertrag wäre Verderb der Zukunfr, Hemmniß in den rollenden Wogen Deutſchlands auf der Bahn zu ſeiner Größe und Macht.

Großbritannien verfolgt in ſeinen Verhältniſſen zum

Zollverein dieselbe Politik, welche es seit Cromwell gegen andere Länder unverrückt verfolgt hat. Es sucht zu verhindern, daß Deutschland durch eigene Gewerbsamkeit Englands Manufacte aus dem deutschen Verbrauche ausschließe und auf den Märkten des Auslandes in ihrem Absatze beeinträchtige, in dem Bewußtsein, daß sein Reichthum und seine Macht auf dem riesenmäßigen Gewerbsbetriebe beruhen, daß Deutschland mithin keinen Handel mit den überseeischen Ländern in größerer Ausdehnung erlange, vielmehr deren Erzeugnisse so viel möglich aus englischen Häfen und auf Rechnung des brittischen Handels erhalte; denn welches europäische Volk den heißen Ländern ihre Colonialerzeugnisse abnimmt, ob zum Selbstverbrauch oder zum weitern Vertrieb, ist in der bequemsten Lage sie hinwieder mit europäischen Erzeugnissen jeder Art zu versehen, und ferner fußt die große Seefahrt auf dem Transport der groben Stoffe, als Zucker, Kaffee, Baumwolle, Farbehölzer, Reis, Tabak und die Schifffahrt bildet die Grundlage aller Weltmacht eines Volkes, die Bedingung alles gesicherten Handels. Um diese großen Zwecke, für die England keine Beharrlichkeit, keine Anstrengung, kein Mittel scheut, zu erreichen, muß es besonders zu verhindern suchen, daß Deutschland seinem Beispiele in der Schifffahrtsgesetzgebung und in seinen Handelsverhältnissen zu den Tropenländern folgen könne, und Cromwell's Schifffahrtsacte, die es selbst in ihren Grundbestimmungen mit eiserner Folgerichtigkeit festhält, gegen England anwende.

Selbst Adam Smith konnte die ungeheuern Erfolge der Cromwell'schen Acte nicht läugnen; er gesteht zu, sie sei in politischer Beziehung nothwendig und nützlich gewesen, als Vertheidigungsmaßregel vielleicht die weiseste

aller Handelsverfügungen Englands; ſie habe Englands Macht vergrößert und Macht ſei wichtiger als Reichthum. Allerdings, denn Macht eröffnet neue productive Hülfsquellen, zieht die Bäume groß, an welchen Früchte und Reichthümer wachſen. Vor allen können Schifffahrtsbeſchränkungen zu Gunſten der eigenen Flagge den Verkehr und die Macht einer Nation heben und ihren Gewerben einen ausgebreiteten Miterwerb eröffnen, wenn die Nation weit genug vorgerückt iſt, um der Capitale, der erfahrenen Seeleute, des Transporthandels der Fremden entbehren, den auswärtigen Handel mit eigenen Schiffen betreiben und ſelbſt eine Seemacht bilden zu können. In ſolchem Zeitpunkte werden ſie die größten erfolgreichſten Anſtrengungen hervorrufen, um ſelbſt die noch erfahreneren und mächtigeren Nebenbuhler von dem eignen Seeverkehr auszuſchließen. Auf dieſe Weiſe zu einer bedeutenden Seemacht gelangt, vermehrt dieſe die Manufactur- und Handelskräfte, und daraus erwachſen wieder neue Vergrößerungen der Seemacht und des Colonialbeſitzes. Freilich tritt ſpäter nach erlangter Seemächtigkeit auch wieder der Zeitpunkt ein, wo es, um mit Prieſtley zu reden, eben ſo klug ſein dürfte die Schifffahrtsbeſchränkungen aufzuheben, als es klug war ſie einzuführen. Namentlich wenn dieß durch Schifffahrtsverträge auf den Grund gleicher Rechte geſchehen kann, welche dem ſeeüberlegenen Volke minder vorgerückten Ländern gegenüber in Wirklichkeit unzweifelhafte Vortheile gewähren, ſie von ähnlichen Schifffahrtsbeſchränkungen abhalten, und die eigenen Seefahrer fortwährend anſpornen. Großbritannien iſt auf dem Wege dieſe Politik zu verfolgen oder ſich vielmehr jede Verbeſſerung von ihr mit dem ganzen zähen Widerſtreben des engliſchen Volkscharakters abringen zu laſſen.

Venedig, der Hanſebund, ſelbſt die Holländer waren verblendet genug, nach erlangter Ueberlegenheit bei ihren Ausſchließungen zu verharren — eine der Urſachen ihres Verfalls.

Die Grundzüge der engliſchen Navigationsacte des Jahrs 1651 ſind folgende: zum Verbrauche in Großbritannien ſind nur die von Britten gefangenen und in Nationalſchiffen eingeführten Fiſche zuläſſig; der Küſtenhandel (Cabotage) zwiſchen brittiſchen Häfen iſt nur in brittiſchen Schiffen erlaubt; die hauptſächlichſten europäiſchen Erzeugniſſe dürfen nur in brittiſchen Schiffen oder in Schiffen des Landes, das ſie erzeugt und ausführt, nach brittiſchen Häfen gebracht werden; nichteuropäiſche Erzeugniſſe dürfen nur in brittiſchen Schiffen und nur direct, alſo nicht aus europäiſchen Häfen eingeführt werden; der Handel mit den brittiſchen Colonien iſt ausſchließlich den Nationalſchiffen vorbehalten. Für ein brittiſches Schiff ſollte nur dasjenige gelten, welches in Großbritannien gebaut, Eigenthum eines Britten, zu drei Viertel mit engliſchen Unterthanen bemannt iſt und von engliſchen Capitänen geführt wird. Eben dasſelbe ward auch von fremden Schiffen verlangt, welche eigene Ausfuhrwaaren ihres Landes nach Großbritannien bringen wollten, was gerade die Holländer, die ſehr viele fremde Matroſen hatten, empfindlich hindern mußte. Zudem wurden in dem engliſchen Tarife bedeutende discriminirende Ausgangszölle zur Bevorzugung der brittiſchen Flagge feſtgeſetzt.

Im zwölften Regierungsjahre Karls II wurden dieſe Grundſätze in einem ausführlicheren Geſetze ausgeſprochen, das ſpäter zwar manche nähere Beſtimmungen, aber erſt im Jahre 1825 eine neue, doch im Weſentlichen wenig veränderte Abfaſſung erhielt. Der Zweck, den

Verkehr der Theile des ganzen englischen Reiches untereinander, die weiteren Seefahrten, den Fischfang und die Zufuhr der massigen Waaren auf englische Schiffe zu beschränken, blieb unverändert. 1810 erhielt Portugal einige kleine Begünstigungen gegen die Acte, bedeutendere sodann Nordamerika, das erst seit 1809 seine Producte in eigenen Schiffen aber mit höheren Zöllen als wenn sie in englischen kamen, nach Großbritannien bringen durfte. Die Vereinten Staaten haben den Ruhm, zuerst das Princip der Gegenseitigkeit in allen Verkehrsbeziehungen zum Auslande aufgestellt zu haben. Sie zwangen durch ihr Gesetz vom 3 März 1815, das fremde Schiffe fernerhin nur dann wie nordamerikanische zuließ, wenn auch diese in den fremden Ländern gleiche Rechte mit den einheimischen genössen, die englischen Rheder selbst zu der Bitte, in Bezug auf die nordamerikanischen Schiffe von den zeitherigen höheren Eingangsabgaben abzugehen. Nach dem Vertrage vom 3 Julius 1815, im folgenden Jahre durch Parlamentsacte genehmigt, dürfen sie in eigenen Schiffen ihre Landesproducte zu gleichen Abgaben, wie wenn sie in englischen eingehen, nach Großbritannien und Ostindien bringen, auch englische Waaren aus Großbritannien mit gleichen Abgaben und Rückzöllen wie in englischen Schiffen, und ostindische Waaren direct zurück nach Nordamerika ausführen. Im übrigen beschränkt das nordamerikanische Schifffahrtsgesetz die Engländer in den Häfen der Union ziemlich ebenso, wie das brittische die Amerikaner.

Seit 1805 waren von den Beschränkungen in dem Verkehr der englischen Colonien einige Ausnahmen gemacht in Bezug auf gewisse Freihäfen, die Einfuhr einzelner Artikel in fremden Schiffen in die brittischen Colonien, von Holz und Lebensmitteln aus den Vereinigten

Staaten in brittischen Schiffen, die Ausfuhr von Colonialproducten in nordamerikanischen Schiffen nach den Vereinigten Staaten, endlich in Bezug auf die Zulassung der letztern in bestimmten Häfen zur Einfuhr von Producten der Vereinigten Staaten und Ausfuhr westindischer und englischer Producte von da. Im Jahre 1822 ward der Verkehr zwischen dem brittischen Amerika und den übrigen amerikanischen Ländern, der zum Theil nur auf Zulassung während des Kriegs beruhte, gesetzlich geordnet und im Allgemeinen solche Producte in englischen Colonien zugelassen, die nicht mit brittischen concurrirten, den Producten des brittischen Nordamerika vor denen der Vereinigten Staaten ein Vorzug gegeben und der Zugang fremder Schiffe auf die Länder beschränkt, welche brittische den ihrigen gleich behandelten. Zugleich ward gestattet, forthin alle Producte englischer Colonien oder legal dort eingeführte Waaren direct nach allen europäischen Ländern auszuführen, und solche europäische Producte dorthin zu bringen, welche mit englischen nicht concurrirten; beides indeß nur erst in englischen Schiffen.

Frankreich übte längst, zuerst mittelst Differenzialzöllen und seit 1826 mittelst unbedingten Verbots, das jus talionis gegen England aufs strengste aus, was die brittische Regierung in ihrem Vertrage mit Frankreich vom Jahre 1826 selbst als gerecht anerkennen mußte, und es dürfen z. B. von brittischen Häfen keine Zucker, keine Baumwolle nach Frankreich gehen. Von andern Handelsstaaten wie Holland, Spanien ꝛc. geschah dasselbe, wenn auch nicht unbedingt, sondern unter der mildern Form von Differenzialzöllen. Der Zollverein kann das Princip der Gegenseitigkeit vollständig erst dann durchführen, wenn er die deutsche Küste umfaßt, und

da die englische Handelspolitik die Voraussicht hat, daß der Beitritt der deutschen Küstenstaaten auf die Länge durch kein Mittel sich verhindern läßt, so suchte sie diesem Fall zum voraus entschieden und bindend vorzubauen: dieß ist der Zweck des denkwürdigen Handelsvertrags vom 2 März 1841.

Auch Preußen hatte den Entschluß zur Gegenwehr gefaßt. Im Jahr 1821 sagte Graf Maltzahn, preußischer Gesandter in London, zu Hrn. Huskisson: „Sie haben uns mit Ihren Unterschiedszöllen das Beispiel gegeben. Wir haben uns bis jetzt begnügt, bloß unsere Hafen- und Tonnengelder auf die Schiffe zu erhöhen; allein es liegt in der Absicht meiner Regierung, Sie im nächsten Jahre noch genauer mittelst Auflegung von Unterschiedszöllen auf die in Ihren Schiffen eingeführten Waaren nachzuahmen. Unser Zweck ist eine gerechte Beschützung unserer eigenen Schifffahrt, und so lange das Maß unseres Schutzes dasjenige nicht übersteigt, welches Sie in Ihren Häfen den brittischen Schiffen gewähren, können wir nicht absehen, mit welchem Grunde Sie sich beschweren wollen.“ Hr. Huskisson gestand dem Unterhause, auf diese würdige Sprache der preußischen Regierung honneterweise nichts erwidern zu können; man habe sich an die freundschaftlichen Gesinnungen dieser Regierung gewendet (wie wenn von einem Tauschhandel mit „freundschaftlichen Gesinnungen“ gegen die materiellen Zugeständnisse Deutschlands die Rede wäre), allein das habe gegen die Thatsache nichts gefruchtet, welche der Consul in Danzig bestätigt, daß die preußischen Rheder zu Grunde gingen; es sei folglich am klügsten gewesen, eine Uebereinkunft mit Preußen abzuschließen nach dem Grundsatze, alle Unterschiedsabgaben auf die Schiffe und Waaren beider Länder in den Häfen derselben wechsel-

seitig aufzuheben; auf dieselbe Grundlage (welche er „Gegenseitigkeit" nennt) seien Uebereinkünfte mit Dänemark und Schweden eingeleitet worden. Das englische Ministerium war nicht schwierig, zwischen gänzlicher Ausschließung englischer Schiffe von preußischen Häfen und völliger Gleichstellung derselben mit preußischen zu wählen; und nachdem es durch die Parlamentsacte vom Jahr 1823 ermächtigt worden, fremde Schiffe, welche erlaubte Waaren nach England oder dessen Colonien bringen, in Bezug auf die Abgabe von Schiffen oder Gütern auf gleichen Fuß mit brittischen Schiffen in demselben Handel zu setzen, vorausgesetzt daß auch die fremden Länder brittische Schiffe wie ihre eigenen zulassen, kam nach diesem Grundsatze der Vertrag mit Preußen von 1824 zu Stande, dem mehrere folgten, unter andern 1825 die Handelsübereinkunft mit den Hanseestädten, die das Zugeständniß dabei erhielten, daß drei Viertel der Mannschaft ihrer Schiffe nur Angehörige des deutschen Bundes zu sein brauchen. Die Gegenseitigkeit übrigens, die in jenem Vertrage liegen soll, besteht im vollen Genuß aller Vortheile für englische Schifffahrt in den preußischen Häfen für den gesammten brittischen Welthandel, und im Ausschluß der preußischen Schiffe in den englischen Häfen nahezu mit allem, was nicht die Stapelwaaren der preußischen Häfen für die Ausfuhr an eigenen und Erzeugnissen der rückliegenden Länder begreift. Das Reciprocitätssystem bezog sich ausschließlich auf gleiche Behandlung der in englischen und preußischen Schiffen ankommenden Waaren; zwischen den Waaren und Schiffen aber, die von beiden Theilen in den gegenseitigen Häfen gesetzlich eingeführt werden durften, blieb nach wie vor eine unermeßliche Verschiedenheit zu Gunsten Großbritanniens.

Nach mehreren Modificirungen im Einzelnen ward die Schifffahrtsacte im Jahr 1833 neu abgefaßt. Die Bestimmungen hinsichtlich des Fischfanges und des Küstenhandels blieben in Kraft. Der Verkehr der englischen Häfen des Mutterlandes und der Colonien untereinander ist fortwährend nur in brittischen Schiffen gestattet. Erlaubt ist nunmehr die Einfuhr von Gütern in fremden Schiffen in die brittischen Besitzungen, wenn diese Schiffe dem Lande angehören, das die Güter erzeugt und einführt. Die Einfuhr nichteuropäischer Güter aus europäischen Häfen ist mit wenigen Ausnahmen verboten; zugestanden jedoch deren Einfuhr außer auf brittischen auch auf Schiffen des Landes, das sie erzeugt und ausführt. Die achtundzwanzig europäischen Handelsartikel (enumerated articles), wie Masten, Bauholz, Bretter, Theer, Talg, Hanf, Flachs, Korinthen, Rosinen, Feigen, Pflaumen, Baumöl, Getreide, Wein, Branntwein, Tabak, Wolle, Sumach, Krapp, Krappwurzeln, spanische Soda, Schwefel, Eichenborke, Kork, Orangen, Limonen, Leinsaat, Rapp- und Kleesaat dürfen zum Verbrauch nach England nur eingeführt werden 1) in brittischen Schiffen, 2) in Schiffen des Landes das sie erzeugt, 3) in Schiffen des Landes das sie ausführt. Jedoch auch von diesen Gütern zahlen letztere Schiffe höhere Abgaben als englische, wenn diese nicht in den fremden Häfen mit den dortigen Schiffen gleichgehalten sind; weßhalb die Regierung ermächtigt ist, fünf verschiedene Zollsätze auf die fremden Schiffe zu legen. Von einiger Wichtigkeit für die Colonien ist es, daß Manufacte als Erzeugnisse des Landes angesehen werden, wo sie bearbeitet sind. Die Unterschiedszölle bei der Ausfuhr haben meist aufgehört; bei der Ausfuhr von Steinkohlen auf fremden Schiffen nach einem andern Lande als woher das Schiff ist, besteht noch fast ein Prohibitiv-

zoll, während die Ausfuhr in brittiſchen bis jetzt zollfrei iſt.

Den glänzenden Erfolg dieſer Schifffahrtsgeſetzgebung zeigt folgende Ueberſicht der Schiffbewegung in den engliſchen Häfen vom Jahr 1837:

| | Eingehend. | | Ausgehend. | |
|---|---|---|---|---|
| Flagge. | Schiffe. | Tuns. | Schiffe. | Tuns. |
| Großbritannien . . | 11,644 | 2,250,173 | 10,216 | 1,828,501 |
| Preußen . . . . . | 873 | 175,938 | 361 | 67,462 |
| Andere deutſche Staaten | 773 | 57,843 | 528 | 45,618 |
| Norwegen . . . . | 873 | 144,162 | 213 | 23,298 |
| Schweden . . . . | 198 | 26,900 | 135 | 16,252 |
| Frankreich . . . . | 799 | 33,805 | 867 | 59,115 |
| Belgien . . . . . | 309 | 37,188 | 330 | 40,614 |
| Holland . . . . . | 408 | 34,432 | 369 | 36,114 |
| Rußland . . . . . | 225 | 61,435 | 104 | 29,290 |
| Dänemark . . . . | 772 | 61,960 | 810 | 68,106 |
| Portugal . . . . . | 83 | 9,231 | 51 | 7,033 |
| Spanien . . . . . | 57 | 6,233 | 53 | 6,566 |
| Italiſche Staaten . | 47 | 9,608 | 50 | 10,560 |
| Vereinigte Staaten . | 539 | 222,803 | 562 | 254,565 |
| Andere außereuropäiſche Staaten . . . . | 3 | 656 | 5 | 2,413 |
| Summa | 17,603 | 3,132,367 | 14,654 | 2,495,517 |
| Außerdem beſchäftigte der Küſtenhandel unter brittiſcher Flagge | 123,795 | 10,337,545 | 133,341 | 10,762,690 |

Der ſogenannte preußiſche Reciprocitätsvertrag des Jahrs 1824 mit ſeinen Zuſätzen von 26 hatte keineswegs wie der nordamerikaniſche und franzöſiſche eine Gleichſtellung bewirkt, ſondern es beſtand die alte Ausſchließung preußiſcher Schiffe von den engliſchen Häfen, mit der einzigen Ausnahme ihrer Zulaſſung mit preußiſchen Producten in den Colonien und mit der einzigen Erleichterung, daß, ſo weit Einfuhr europäiſcher Producte auf preußiſchen Schiffen in brittiſchen Häfen erlaubt war, ſie

wenigſtens nicht höhere Zölle als in engliſchen Schiffen] zu entrichten hatten. Ferner durften hanſeatiſche Schiffe nur aus den eigenen, nicht aus andern deutſchen Häfen die aufgezählten Artikel nach England bringen; bei der Ausfuhr nach den engliſchen Colonien ſogar auf ihre eigenen Erzeugniſſe beſchränkt, war ihr Handel dahin ſchon aus Mangel an Ladungen unmöglich. Die einzelnen geringfügigen Zugeſtändniſſe verſchwinden gänzlich gegen die ohne allen Vergleich größere Freiheit der engliſchen Schifffahrtsbewegung in den Häfen der einzelnen unterhandelnden deutſchen Staaten von der Ems bis zum Niemen; denn deutſche Schiffe, obwohl einem Volke angehörig, ſind im Verkehr mit England auf die Häfen ihres Staats beſchränkt, während engliſche Schiffe jegliche Art des Seetransports gleichberechtigt mit allen deutſchen Schiffen in allen deutſchen Häfen der Nord- und Oſtſee beſorgen: unſere geringfügigen Vortheile in der Schifffahrt nach England dividiren ſich durch die Vielheit der Staaten, und eben dadurch ſchon multipliciren ſich noch die ungeheuern Zugeſtändniſſe, welche die engliſchen Schiffe in Deutſchland genießen. Dieß kann ſich nur durch Einigung aller deutſchen Staaten unter eine gemeinſame Schifffahrtsgeſetzgebung und eine gemeinſame Flagge zum beſſern geſtalten: man hätte denken ſollen, ein ſolches Ziel werde im Zollverein verfolgt — ſtatt deſſen ward er mit dem Märzvertrage überraſcht.

Der Zollverein war in ſeinen mäßigen Hoffnungen durch die Correſpondenz des preußiſchen Geſandten in London mit Lord Palmerſton (nebſt vielen andern Correſpondenzen im März 1839 dem Unterhauſe vorgelegt) beſtärkt worden. Eine Note vom 29 Mai 1834 des Frhrn. v. Bülow an Viscount Palmerſton drückt Eingangs den

Wunsch aus, statt des Vertrags vom Jahr 1824 einen neuen auf einer solideren Grundlage abzuschließen und führt zu dem Ende dem edlen Lord die Umstände ins Gedächtniß, welche den Abschluß der gedachten Uebereinkunft herbeiführten. Das Gesetz vom 26 Mai 1818, die Grundlage des neuen Handelssystems von Preußen, stelle für den auswärtigen Handel so vortheilhafte Grundsätze auf, daß man sie umsonst in den Gesetzen der hauptsächlichsten Nationen Europa's suchen würde, wie namentlich die Erlaubniß gegen Entrichtung mäßiger Abgaben alle fremden Natur = und Gewerbserzeugnisse einzuführen und alle inländischen Erzeugnisse beinahe steuerfrei auszuführen. Aber indem Preußen sich erboten habe diesen Grundsatz der Handelsfreiheit zur Grundlage seiner Handelsverhältnisse zu andern Staaten zu nehmen, behielt es sich auch das Recht vor, seine Unterthanen durch Ergreifung außerordentlicher Maßregeln zu schützen, wenn ihr Handel in fremden Ländern wesentlich leiden sollte. Stark benachtheiligt seien die Interessen der preußischen Schiffsrheder in mehreren fremden Ländern gewesen; sie hätten Schutz durch das Gesetz vom 20 Junius 1822 erhalten, nach welchem die Schiffe solcher Länder, wo die preußischen nicht wie einheimische behandelt werden, 2 Thlr. per Last beim Einlaufen in preußische Häfen und 1 Thlr. per Last beim Auslaufen entrichten mußten; auch sollten alle hierdurch erzielten Einkünfte ausschließlich zur Entschädigung der Rheder für die Unterschiedsabgaben in fremden Ländern verwendet werden. Indeß hätte der Wunsch der beiderseitigen Regierungen, die Handelsbeziehungen zwischen beiden Ländern zu erweitern, zu der Uebereinkunft von 1824 geführt, die zwar den Namen der Gegenseitigkeit trage, in Wahrheit aber weit entfernt sei eine solche zu sein. „Die Art. 1 und 2 der Uebereinkunft

ſichern in der That dem Buchſtaben nach eine genaue Gegenſeitigkeit für Ein- und Ausfuhr ſowohl der Natur- und Gewerbserzeugniſſe beider Länder, als auch der Gegenſtände zu, welche nicht Erzeugniß des Bodens oder der Gewerbthätigkeit derſelben ſind. Allein indem die Ausführung dieſer Beſtimmung von den beſtehenden Anordnungen und Geſetzen beider Länder abhängig gemacht wurde, ergab ſich daraus ein wirklicher Mangel an Gegenſeitigkeit. Denn während nach Preußen jeder Gegenſtand geſetzlich auf engliſchen Schiffen eingeführt werden kann, aus welchem Lande auch, ſo beengen die Steuer- und Handelsgeſetze Englands nicht nur ſehr weſentlich die Einfuhr der hauptſächlichſten preußiſchen Natur- und Gewerbserzeugniſſe, ſondern ſie machen auch jeden indirecten Handel auf preußiſchen Schiffen beinahe unmöglich. Dieſer letztere Nachtheil wird in Preußen um ſo mehr gefühlt, als die vollkommenſte Gegenſeitigkeit hinſichtlich des directen und indirecten Handels durch den Vertrag zwiſchen Preußen und den Vereinigten Staaten hergeſtellt iſt.“ Auch habe die engliſche Regierung für ſich allein einzig nach ihren geſetzlichen Beſtimmungen über die Eigenſchaften entſcheiden zu können geglaubt, welche in ihren Augen ein Schiff als preußiſches anerkennen laſſen, während in Preußen jedes Schiff als engliſches behandelt wird, ſobald es mit engliſchen Urkunden verſehen iſt, welche es für ein ſolches erklären. Hieraus ergäben ſich für den preußiſchen Handel ſchwere Uebelſtände, welche ſo weit gingen, daß preußiſche, gehörig als ſolche legitimirte Schiffe mit ihren Ladungen in engliſchen Häfen beinahe confiscirt worden wären. Das ſei offenbar dem Sinn und den Grundſätzen der Uebereinkunft zuwider. Dergleichen und ähnliche Erfahrungen hätten die preußiſche

Regierung erkennen lassen, „wie viel die sogenannte Gegenseitigkeitsübereinkunft (la convention, dite de réciprocité) hinsichtlich dieser Gegenseitigkeit für den preußischen Handel wünschen läßt.“ Da die Uebereinkunft lediglich den directen Handel zwischen Preußen und England begünstige, so sei es ferner klar, daß sie aufhöre einen Werth für Preußen zu haben, wenn die Hauptausfuhrgegenstände seiner Häfen, Getreide und Holz, durch die englischen Zollgesetze so belastet bleiben, daß der Handel damit entweder gewinnlos oder unmöglich wird. Vergebens habe die preußische Regierung von Jahr zu Jahr auf eine Erleichterung darin gehofft, vielmehr nur neue Hemmnisse entstehen sehen; eine dem Geist der Uebereinkunft und der Gegenseitigkeit durchaus zuwider laufende Art von Handel beraube nämlich die preußischen Rheder der letzten kleinen Vortheile, welche dieselbe ihnen zusicherte: englische Schiffe würden nach den preußischen Häfen geschickt, um daselbst Holz zu laden, das sofort nach Canada gebracht und von da nach England als Erzeugniß dieser Colonie verschifft und als solches bloß mit 10 Sch. für die Last verzollt würde, während es mit einer Abgabe von 55 Sch. belegt wäre, wenn es direct aus Preußen käme. Ein solcher Handel untergrabe den directen Verkehr zwischen Preußen und Großbritannien in seinen Grundlagen und führe zum Ausschlusse der Schiffe des preußischen Holzhandels, da letztere kein Holz aus Canada einführen dürfen. Von welchem Gesichtspunkte sie den Vertrag betrachten möge, finde die preußische Regierung nur eine so schwache Ausgleichung für all die Vortheile, welche sie dem englischen Handel gewähre, daß sie ohne Anstand von ihrem Rechte Gebrauch machen würde, demselben so bald als möglich ein Ziel zu setzen; wenn sie nicht wegen des

Wunſches noch zögerte, in einem Zeitpunkte, wo die Grundſätze ihres freiſinnigen Handelsſyſtemes eine Ausdehnung erlangt hätten, deren ſie ſich kaum hätte verſehen können — wo ſie zuerſt und umgeben von Regierungen, welche abweichende Syſteme befolgten, das Beiſpiel gegeben die Handelsfreiheit zu verkündigen — in einem ſolchen Zeitpunkte auf ihre Schritte zurückzukommen und anſtatt den Handel zwiſchen Preußen und England durch fortſchreitende Wegräumung der Hinderniſſe und Abgaben zu erleichtern, ihn im Gegentheil durch Auflegung neuer und außerordentlicher Laſten zu beengen.

Und was antwortete Lord Palmerſton auf dieſe höchſt beſcheidene Zuſchrift? Baron Bülow ſcheine die Natur und den Charakter der Uebereinkunft von 1824 nicht ſcharf genug ins Auge gefaßt zu haben; man habe nicht die Abſicht gehabt, wie die preußiſche Regierung annehme, durch ſie den ganzen wechſelſeitigen Verkehr beider Länder auf den Fuß gegenſeitiger Gleichheit zu ſtellen. Obwohl ſie den Namen Handelsvertrag führe, ſo regle ſie ſtreng genommen nur die Schifffahrt zwiſchen beiden Ländern, ſtelle die Hafenabgaben von den Schiffen auf gleichen Betrag in brittiſchen und preußiſchen Häfen und beſtimme die Art und Weiſe, in welcher die Nationalität des Schiffes auf die von der Ladung zu erhebenden Zölle wirken ſolle. Sie laſſe alle Tarifsfragen unberührt und ſtelle es der beſondern Geſetzgebung jedes der vertragenden Theile anheim darüber zu verfügen. Ihr Zweck, die wechſelſeitige Abſchaffung aller Unterſchieds- und Wiedervergeltungsabgaben auf die Schiffe der beiden Nationen je in den Häfen der andern ſei vollkommen erreicht, und auf dieſen ſei ſie beſchränkt. Ihren Beſtimmungen gemäß ſei den Schiffen beider Länder erlaubt, von dem einen in das andere alle

Artikel einzuführen, welche Erzeugniß derſelben ſind und nach den beſtehenden Geſetzen überhaupt eingeführt werden können, und auch alle Artikel, welche zwar nicht Erzeugniß derſelben ſind, aber geſetzlich auf den Schiffen beider Länder von einem in das andere geführt werden können. Von Großbritannien ſeien dieſelben redlich in Ausführung gebracht worden, was von der preußiſchen Regierung nicht behauptet werden könne. Denn dieſe, welche das Salzmonopol ausübe, kaufe ganz ohne Rückſicht auf den fünften Artikel des Vertrags kein Salz, welches nicht in preußiſchen Schiffen eingeführt worden ſei, wodurch brittiſche Schiffe thatſächlich von der Einfuhr brittiſchen Salzes nach Preußen ausgeſchloſſen ſeien. Außer dieſer Beeinträchtigung des Vertrages preußiſcherſeits ſei die darin ausgeſprochene Gegenſeitigkeit wirklich erreicht worden. Kein Theil des Vertrages beſtimme, daß preußiſche Schiffe irgend Erzeugniſſe Aſiens, Afrika's, Amerika's oder ſonſtige, welche ſie auch vordem geſetzlich nicht einführen konnten, nunmehr ſollten nach Großbritannien bringen dürfen. Er verſpreche nicht, den Schiffen beider Länder irgend einen neuen Canal des Handels und der Frachtfahrt zu eröffnen. Enthielten die preußiſchen Geſetze keine Anordnungen, welche den brittiſchen geſetzlichen Beſtimmungen entſprächen, die ſo alt ſeien als die Zeiten Karls II, ſo gebe das Preußen keinen Grund deren Abſchaffung zu verlangen. Dieſe Frage ſei eine ſolche, welche auf ſehr wichtige brittiſche Intereſſen Bezug habe (ja wohl, „es iſt mein Intereſſe und damit genug!“) ohne Zuſammenhang mit dem Vertrage von 1824. „Es mag nun im Vortheile der beiden Länder liegen oder nicht, daß ihre Schifffahrtsgeſetze vollkommen gleich geſtellt werden; es mag nun, wenn eine Gleichſtellung angemeſſen erſcheinen ſollte, zweckmäßig ſein, daß

Großbritannien das preußiſche oder Preußen das brittiſche Syſtem nachahme, ſo ſind dieß Fragen, womit jener Vertrag ſich nicht beſchäftigt, und welche die brittiſche Regierung noch niemals zum Gegenſtande einer Unterhandlung mit irgend einem auswärtigen Staate zu machen ſich verſtanden hat.“ — Dasſelbe gelte in Bezug auf die Verſchiedenheit, welche zwiſchen den geſetzlichen Merkmalen eines preußiſchen und engliſchen Schiffes in beiden Ländern beſtünde. Preußen finde ſeinen Vortheil dabei Schiffe zu kaufen, England ziehe es vor ſie zu bauen und das bloße Eigenthum ſei ihm nicht genug ſie für brittiſch zu halten, darum auch nicht für preußiſch, wenn ſie nicht in Preußen gebaut ſeien. Beide Länder hätten unſtreitig ihre Gründe für den von ihnen angenommenen Grundſatz, der übrigens älter ſei als der Vertrag. Die preußiſche Einſchreibungsurkunde beweiſe nicht wie die engliſche wo das Schiff gebaut ſei und könne daher unmöglich von den brittiſchen Behörden als hinreichender Beweis der Nationalität des Schiffes angenommen werden. (Daß England den Schiffbau für ſeine Handelsmarine auf ſeinen Werften will betrieben wiſſen, iſt verſtändig; was aber kann ihm daran liegen, ob ein preußiſcher Rheder ſein Schiff auf einer preußiſchen Werfte bauen ließ oder ſonſt wo? Ueberall verliert England nicht aus den Augen, daß die ungefähr gleichgebildeten europäiſchen Staaten nothwendig Gewerbſtaaten ſein müſſen und ihre höchſten politiſchen und Bildungsintereſſen davon abhängen es in großer Ausdehnung zu ſein, daß ſie mithin auch Gewerbsconcurrenten nach allen Richtungen ſind. Leider haben wir dieß in unſern Verträgen bisher nicht genug beachtet und uns nur zu leicht mit einer vagen Gegenſeitigkeit begnügt. Mit vorgeſchrittenen Concurrenten iſt oft auch

eine vollkommene Gleichheit gefährlich; denn das Recht zu einem Absatze gibt noch nicht die Fähigkeit dazu, und die Ueberlegenheit der Gewerbsconcurrenz wird so wenig durch ein diplomatisches Actenstück und durch Phrasen über Handelsfreiheit beseitigt, als die Freiheit schon gewonnen wird durch das Recht dazu oder die Willkür abgeschafft durch eine gemachte Verfassung.) Lord Palmerston schließt seine Antwort mit treulosen Schmähungen auf den Zollverein, er sucht Preußen bei dessen Bildung allerlei erbärmliche Rückgedanken unterzuschieben, ja gibt sich die Miene die Einigung der Deutschen im Zoll und Handel für ein Unglück zu halten — aus Zärtlichkeit für den deutschen Gewerbfleiß und das deutsche Publicum!!!

Im Widerspruch mit jener Note des preußischen Gesandten hat jüngst die Preußische Staatszeitung zur Vertheidigung des neuesten Vertrags die Wirkungen der Uebereinkunft von 1824 als vom glücklichsten Einfluß auf die preußische Rhederei geschildert. Diese hängt aber zeither hauptsächlich von den Getreide-Ernten der westlichen Länder, Englands, Hollands, Frankreichs ab; sie nahm auch unter dem Vertrage ab, so oft einige Jahre hintereinander die baltischen Ausfuhren wegen guter Ernten im Auslande gering waren, wie sie denn z. B. im Jahr 1832 665 Schiffe mit 78,399 Last Tragfähigkeit betrug und nun herabsank bis 1836 auf 591 Schiffe mit 70,937; sie nahm zu bei großen baltischen Ausfuhren wie bei den Mißernten jener Länder 1837, 1838, 1839, so daß sie im letztern Jahre wieder auf 683 Schiffe mit 88,740 Last stieg und in den beiden Häfen Königsberg und Pillau allein 15 Schiffe gebaut wurden. Dieß ist also durchaus nicht das Verdienst des englischen Vertrages, wie die Preußische Staatszeitung zu erweisen sucht, indem sie das Jahr 1839, wo die Getreideausfuhr ganz ungewöhnlich stark

war und über den disponibeln Schiffraum ſtieg, mit dem Jahr 1826 vergleicht, wo der entgegengeſetzte Fall war.

Die Oſtſeehäfen haben den Nachtheil der Entlegenheit und des Sundzolles. Faſt erliegen die Oſtprovinzen unter dem Druck des ruſſiſchen Handelsſyſtems. Der Handel zieht die größten Märkte vor, und Hamburg erſtreckt ſeine Thätigkeit durch ſeinen großen Strom und das preußiſche Canalſyſtem bis an die Oſtſeeflüſſe, bildet den natürlichen Hafen der Hälfte von Deutſchland. Die Einfuhren der Oſtſeehäfen überhaupt und namentlich an den Hauptgegenſtänden überſeeiſchen Handels, Baumwolle, Zucker, Kaffee ꝛc. ſind daher gering, ſo lange ihr Gebiet nicht gewerbreicher wird und die ruſſiſche Sperre fortbeſteht. Das Mittel einer dauernden Aufhülfe der an Naturerzeugniſſen reichen Oſtprovinzen liegt einmal in ihrer Verbindung mit den gewerbreichen weſtlichen Provinzen, in Eröffnung eines ſichern Marktes. Der preußiſche Schiffverkehr aus der Oſtſee nach Holland und dem weſtlichen Deutſchland iſt noch auffallend gering, obwohl die Ausfuhrartikel der Oſtprovinzen ſehr gewichtig ſind und im weſtlichen und ſüdweſtlichen Deutſchland begehrt werden. Wenn die Güter von Königsberg (auf dem um 50 Meilen kürzern und minder gefährlichen Wege über die Ems) Köln in 24 Tagen zu Waſſer erreichen, faſt einen Monat früher als gegenwärtig, dann können die Oſtprovinzen und die Rheinlande ſich wechſelſeitig unterſtützen. Aber dieſe Verbindung des deutſchen Weſtens mit dem deutſchen Oſten, der Oſtſeehäfen mit den Nordſeehäfen muß auch in der gemeinſamen Geſetzgebung hervortreten, muß durch eine deutſche Handelspolitik zu großen Erfolgen geleitet werden. Die Oſtprovinzen können ferner nur dauernde Aufhülfe erlangen, wenn ſie Gewerbländer mit blühendem Ackerbau werden und wenn

Deutschland, durch Beitritt der Nordseestaaten zu einem Ganzen als Seestaat verbunden, Maßregeln ergreifen kann, um seinem Handel und seiner Schifffahrt den ihnen gebührenden Antheil im Verkehr mit den europäischen Ländern und mit den fremden Welttheilen zu sichern. Das ist ein günstiges Geschick, daß die neuern internationalen Verhältnisse jedem deutschen Staate nicht für sich allein, sondern nur im Verbande mit den übrigen bedeutend zu werden gestatten. In der Einigung vervollständigt sich Deutschland als Handelsmacht erster Größe und erlangt die Hülfsmittel für Befolgung großer Zwecke der Politik und Bildung, der Größe und Macht. Womit erhält Großbritannien seine Flotten und seinen Einfluß, was gewährt ihm diese Riesenmacht? Was wäre sie ohne ein Staatseinkommen von 52 Mill. Pf. St. und letzteres ohne die Gewerkkraft und den Seehandel des Landes, ohne den dadurch bewirkten unermeßlichen Erwerb und Verbrauch, die allein an Zollabgaben 23 Mill. und an Verbrauchsaccise 15 Mill. Pf. St. abwerfen?

Die Noten des Londoner Cabinets wären gar nicht geschrieben worden, hätte man in England nicht gewußt, wo die Achillesferse des preußischen Seehandels ist — nicht in der englischen Seemacht nämlich, sondern in der Sonderung der kleinen deutschen Küstenstaaten vom Zollvereine, darin daß dessen Handel seinen hauptsächlichsten Hafen in Hamburg hat, das ihm nicht angehört. Von Hamburg müßte die Antwortsnote auf die Herausforderungen Lord Palmerstons datirt sein, um wirksam zu werden. Mußte sie daher verschoben werden, so gibt es doch kein deutsches Gemüth, das bei Lesung des schnöden Palmerston'schen Bescheids nicht von der Nothwendigkeit tief ergriffen würde: Deutschland bedürfe dem Auslande gegenüber vor allem der Einigung und des Zurathehaltens

aller Mittel zum Schutze seiner Nationalintereſſen und darauf würden fortan auch alle Handelsverträge des Zollvereins zielen. Nach der Correſpondenz von 1834 ſah man in Deutſchland mit ſteigendem Vertrauen, im Verhältniſſe wie die Vereinskräfte erſtarkten, der nahen Aufkündigung der Uebereinkunft von 1824 von Seiten Preußens entgegen. Ein engliſcher Schriftſteller und Apoſtel der Handelsfreiheit, M'Culloch, nannte uns ganz offen die einzige Handelspolitik, welche England gegenüber zum Ziele führt. „Die Parlamentsverhandlungen von 1826, ſagte er im Jahr 1834, beweiſen deutlich, daß das Gegenſeitigkeitsſyſtem, über welches ſo ein heftiges Geſchrei ſich erhob, nicht eine Maßregel der Wahl, ſondern der Nothwendigkeit war. In der Lage, in die unſere Manufacturen jetzt geſtellt ſind, können wir es nicht darauf ankommen laſſen, ſie von einem Lande ausgeſchloſſen zu ſehen, in welches ſie jährlich zu einem großen Betrag eingeführt werden. So lange die Preußen, Dänen, Schweden ꝛc. unſere Unterſchiedsabgaben von fremden Schiffen ſich gefallen ließen, war es nicht unſere Aufgabe ihnen zu ſagen, daß unſer Syſtem unterdrückend ſei. Als ſie dieß ſelbſt aber ausfindig machten und erklärten, daß wenn wir unſere Beſchränkungen nicht abändern, ſie an unſerm Handel Erwiederung ausüben, unſere Waaren und Schiffe mit Ausnahmausgaben belaſten würden, wären wir da zu entſchuldigen geweſen, wenn wir verweigert hätten uns mit ihnen zu verſtehen? Sollen wir das Weſen dem Schatten opfern? unſere beſten Abnehmer abwendig machen, weil ſie ſtipuliren wollen, daß der Verkehr zwiſchen ihnen und uns ſowohl in ihren als in unſern Schiffen, je nach dem Belieben des Kaufmanns, geführt werden könne? Unſere Regierung wählte weislich das Syſtem, welches dem

Manufacturisten den Zugang zu den fremden Märkten, dem englischen Schiffseigenthümer die Frachtfahrt zwischen dem Auslande und uns erhält."

Endlich im September 1839 gab Preußen von neuem die Absicht kund, seinen Vertrag mit Großbritannien zu künden oder ihm doch eine neue Grundlage zu geben. Wer hätte denken können anders als zu dem Ende, in der Verfassung zu bleiben und durch Vereinigung mit den vorliegenden Nordseestaaten vollständig in die Verfassung zu kommen, England gegenüber ein kräftiges Gegenseitigkeitssystem im Handel und in der Schifffahrt durchzuführen, ihm unsere gleiche Berechtigung zu beweisen? Das war es ja, was Deutschland noth that und zu Erfolgen führen konnte, und nicht die muthlose Selbstentwaffnung durch Verzicht auf das Recht zu solchen Maßregeln. Und warum greifen wir wieder nach dem Schatten, strecken wir im voraus vor Großbritannien das Gewehr? Bereits führt der Bericht des Dr. Bowring über den Zollverein an, der brittische Handelsvertrag mit Oesterreich berechtige österreichische Schiffe auch aus nicht österreichischen Donauhäfen (Galacz, Braila ꝛc.) Producte nach England zu bringen; ebenso wünsche Preußen auch aus nicht preußischen Häfen von der Elbe bis Rotterdam Waaren nach brittischen Häfen bringen zu können, was eine geringe Aenderung der Schifffahrtsacte erfordere, wofür das Parlament leicht zu gewinnen sein dürfte. Ganz in diesem Sinne ist denn auch der Vertrag vom März 1841 abgeschlossen, und es scheint wirklich, von Seiten Preußens habe man schon im Jahre 1839 nichts weiter als jenes Zugeständniß verlangt. In einer Vertheidigung des Märzvertrages nach „amtlichen Urkunden" in der preußischen Staatszeitung heißt es nach Darstellung der vorherigen Schifffahrtsstipulationen zwischen

Preußen und England: „Der Abſchluß des engliſch-öſterreichiſchen Handelsvertrags (1838) gab Anlaß, auf die Erweiterung dieſer vertragsmäßigen Stipulationen hinzuwirken, da in ähnlicher Art, wie man für Oeſterreich die Häfen der Donaumündungen — obgleich außerhalb des öſterreichiſchen Territoriums belegen — den öſterreichiſchen Häfen gleichgeſtellt hatte, auch uns daran liegen mußte, die Häfen an den Mündungen der Elbe, Weſer, Ems und Maas in Bezug auf den Schifffahrtsverkehr mit England als preußiſche Häfen anerkannt zu ſehen.“ Und in einem andern ausführlichen Artikel derſelben Zeitung, „der deutſch-engliſche Handelsvertrag und ſeine Gegner“ überſchrieben, wird ganz einfach ausgeſprochen, der Hauptzweck des von Preußen für ſich und in Vertretung der übrigen Staaten des Zollvereins mit England abgeſchloſſenen Vertrags habe darin beſtanden, „dasſelbe Zugeſtändniß hinſichtlich der fremden Häfen an den Mündungen der das Zollvereinsgebiet durchfließenden Ströme zu erwerben, welches Oeſterreich in Betreff der nichtöſterreichiſchen Donauhäfen von England zugeſtanden worden iſt,“ und gegen diejenigen geeifert, welche ſolches nicht klar darin zugeſtanden ſehen. Wobei nicht zu vergeſſen iſt, daß bereits nach der Acte 3 und 4 Wilhelm IV vom 28 Auguſt 1833 c. 56 (in Uebereinſtimmung mit dem Vertrage von 1824) es auch in den aufgezählten, in der Regel der engliſchen Flagge vorbehaltenen Artikeln den Schiffen des Landes geſtattet wird, deſſen Erzeugniſſe dieſelben ſind, aus allen Häfen mit der brittiſchen in der Einfuhr nach England zu concurriren; daß alſo preußiſche Schiffe ſchon früher preußiſche Erzeugniſſe aus andern als preußiſchen Häfen, deßgleichen alle europäiſchen Erzeugniſſe, die nicht zu den aufgezählten Artikeln gehören, aus jedem europäiſchen Hafen in England zum

Verbrauche einführen konnten. Demnach ist nach den eigenen Erklärungen der officiellen Vertheidiger der Vertrag von 1841 materiell (nicht auch formell) nur als eine Zusatzacte zu den preußisch-englischen Uebereinkünften von 1824 und 26 anzusehen und sollen seine Vortheile für den Zollverein darin bestehen, daß nunmehr die Seehäfen an den Mündungen der niederdeutschen Ströme ebenso für preußische Häfen von England angesehen werden wie die untern Donauhäfen für österreichische. Nach demselben großen Ziele steuernd, haben auch die Hansestädte seit Jahren mit England unterhandelt; nämlich daß ihnen auch aus andern deutschen Häfen die Fahrt unter gleichen Bedingungen, wie bisher aus ihren beschränkten Territorien, nach Großbritannien und dessen Colonien gestattet werde. Worauf zielen nun im Kern all die vereinzelten Bestrebungen und Unterhandlungen mit England? Darauf, daß die deutschen Häfen auch als solche von England anerkannt werden, daß die Schiffe einer Nation in den Häfen dieser Nation mit den englischen gleich berechtigt seien. Und dieß ist trotz der Zugeständnisse dafür noch immer nicht einmal erreicht worden; denn weder preußische und hansische Schiffe dürfen aus österreichischen, noch österreichische aus norddeutschen Häfen Ladungen nach England nehmen. Wahrlich, ein Fluch der Zersplitterung und kleinlicher Eifersucht, der nicht von uns genommen wird, so lange die deutschen Mächte sich nicht unter eine Flagge einen und in ihren Schifffahrtsbeziehungen zum Auslande ein Ganzes darstellen.

Die öffentliche Meinung Deutschlands fand in dem Märzvertrage vorall das Princip der Gegenseitigkeit verletzt, das der Zollverein versprochen hatte zu dem seinigen zu machen; ja sie vermißte den Muth darin solches England gegenüber geltend zu machen. Es liegt etwas

Empörendes in dem Gedanken, dem Fremden in unſerm Hauſe zuzugeſtehen, was er uns in dem ſeinigen nicht geſtattet. Wir haben die alten fremden Ausſchließungen Jahrhunderte lang ertragen, doch nie mit unſerm Willen uns ihnen unterworfen, wie dieß jetzt für die Dauer von ſechs Jahren geſchieht. Es ſtand uns doch frei zur Gegenwehr zu ſchreiten, was jetzt nicht mehr ſtattfindet. Das Amt der haarſcharfen Auslegung, ſagte man, werden die engliſchen Zollbeamten ſchon übernehmen. Es handelt ſich ja doch nur um winzige Vortheile. Welche Vortheile hat Oeſterreich aus ſeinem Vorbildsvertrage gezogen? Die paar Schiffe (innerhalb zwei Jahren zwei Schiffe!), die davon Gebrauch machen wollten, haben den Verſuch durch Nachtheil gebüßt. Hob England wegen der angeordneten Vergeltungsmaßregeln von 1822 die Unterſchiedszölle auf, was hinderte, wo im Rücken Preußens gegenwärtig der ganze Zollverband ſteht, den Verſuch zu machen, auch die übrigen Wirkungen der Schifffahrtsacte zu brechen. Es hätte ſich bald ein Sporn gefunden, die deutſchen Nordſeehäfen dem Anſchluſſe geneigt zu machen. Die zarte Rückſicht für die Meinung des engliſchen Volkes in Bezug auf deſſen Schifffahrtsgeſetze wäre beſſer auf die des eigenen Volkes verwendet worden. Anſtatt von den Engländern aller Parteien ausgelacht zu werden, hätten wir uns die Achtung verſchafft, die man dem männlichen Gegner nie verſagt, und uns eine andere Stellung gewonnen. Liegen andere Dinge uns nicht näher? Der Stader- und der Sundzoll koſten uns jährlich Hunderttauſende, der eine iſt gegen die Wiener Verträge, der andere in ſeiner Höhe ohne rechtliche Begründung: doch keineswegs legt ein deutſcher Miniſter Hand an zur Abſtellung dieſer Gebräuche, wohl aber der Vertreter einer engliſchen Kaufmannſchaft. Ca-

pitalien liegen ſeit einem Vierteljahrhundert in den Forderungen an das vormalige Königreich Weſtphalen feſt; man hat noch keine Zeit gefunden zu überlegen, was wohl damit anzufangen. Eine öſtliche Macht nennt ſich unſerer Regierung befreundet; unſerm Volke iſt ſie's wahrlich nicht, die Gränzprovinzen wiſſen davon. Noch hat der Zollverein ſeine natürliche Ergänzung im Norden zu erlangen und ſich in den Beſitz ſeiner Ströme und Häfen zu ſetzen. Dafür haben wir nun die Errungenſchaft aus dem Vertrage mit England! Und in welchem Augenblicke bringt man uns denſelben? Wo die auf Fortſetzung des Verbandes bezüglichen Verträge unterzeichnet werden und die öffentliche Meinung einen Sieg zu feiern meint durch die Aufkündigung des holländiſchen Vertrags; wo mehr als je Ausſicht vorhanden iſt, die Vereinsgränzen bis ans deutſche Meer erweitert zu ſehen. Ach, mit je größerer Hoffnung man auf die innere Feſtigung und den Fortbau des Vereins hinblickte, mit um ſo tieferer Betrübniß mußte man ſehen, daß die vereinsländiſche Handelspolitik in Bezug auf Schifffahrt und auf überſeeiſche Verbindungen noch in der frühern Befangenheit lebt. Was ſoll man das Schlimmere nennen, den Vertrag an ſich ſelbſt oder den Geiſt, in welchem er abgeſchloſſen iſt. Jener kann bald wieder beſeitigt werden; damit aber iſt dieſer noch nicht umgewandelt. Es iſt ein trauriger Vertrag, ein Schlag Englands in die empfindlichſte, noch wunde und der Pflege bedürfende Seite unſeres Handelsbundes. Keine Ahnung von der Größe, Bedeutung, Zukunft des Vereins lebt darin, und ſolches im Angeſichte der Welt zu bekunden, iſt beſchämend, demüthigend.

Wie wenn man von brittiſcher Seite gefühlt hätte, daß die neue Uebereinkunft vor der öffentlichen Meinung in Deutſchland zu Staub zerfallen müſſe, ließe man einer

gründlichen Prüfung und Beſprechung Zeit, hatte man ſolcher durch die kurze Kündigungsfriſt vorgebaut. Wurde der Vertrag binnen acht Wochen nicht gekündigt, ſo war ſein Beſtehen auf ſechs Jahre geſichert. Deßhalb that vor allem noth die Gefahr fürs Allgemeine nachzuweiſen, und nicht die Auslegung der kleinen Vortheile, welche der Vertrag mit ſich führen ſollte. Bei einem drohenden Deichbruche ſucht man nicht nach den Anſtalten gegen das Durchſickern des Waſſers. In England, Frankreich, Nordamerika wird zwar jede einzelne Handelsfrage mit einer Gründlichkeit und einer dieſelbe verbürgenden Oeffentlichkeit unterſucht, der wir in Deutſchland noch entbehren, aber an das Ergebniß dieſer beſondern Prüfung wird jederzeit der Maßſtab der allgemeinen Intereſſen im geſammten Gebiete der Erzeugung und des Handels gelegt. Jeder andere Weg führt nothwendig dazu, daß man einen kleinen Vortheil zu verfolgen glaubt, und darüber das Wohl des Ganzen aus dem Auge verliert. Dieß mußten wir leider vielfach erfahren. Von Hamburg aus rieth man uns ſogar, nur immer „die karge Gabe anzunehmen“: freilich wo man ſich ſelbſt gewöhnt hat, im Auslande um Almoſen für den Handel zu betteln, da kann kein übertriebener Nationalſtolz erwartet werden, da allein kann man ſich ohne Zorn der Vaterlandsliebe Deutſchland als armen Mann mit hingehaltenem Hut vor dem reichen John Bull vorſtellen.

Indeſſen ſprach ſich die deutſche Preſſe im Allgemeinen auf eine ſehr erfreuliche Weiſe über den Märzvertrag aus, unerwartet ſchnell wie er gekommen, kräftig und mit lebendigem Eifer die Gefahr abzuwenden; aber zugleich mit Bedacht und Mäßigung, nirgend die Schranken der materiellen Frage überſchreitend. Dieß war die verſöhnende Seite des ganzen Vorgangs: die offenbaren

Fortschritte der öffentlichen Meinung in Deutschland bei Besprechung vaterländischer Angelegenheiten konnten versöhnen mit dem geringen Erfolge ihrer Bemühungen. Der Vertrag, wenn er auch Jedermann überraschte, ward sofort mit entschiedener Ungunst aufgenommen, und alle Anstrengungen scheiterten den ersten außerordentlichen Eindruck auszulöschen und die erregten Bedenken zu zerstreuen. Keine Stimme hat gewagt den Vertrag in allen seinen Theilen und unbedingt gut zu heißen. Wie viele auch seine Bezeichnung als ein Nationalunglück nicht gelten lassen wollten, keiner hat die Stirn gehabt ihn ein Nationalglück zu heißen; und wenn es, wie man sagte, „Jedermann" war, der sich gegen ihn in Bewegung setzte, so kann dieser doch wohl nur die allgemeine Ueberzeugung seyn, gegen welche keine andere auf die Dauer besteht. Die meisten Vertheidiger verloren sich in Nebendingen und Clauseln, darüber vergessend worum es sich eigentlich handle; einige andere griffen wieder in jenem erbärmlichen Cliquengeiste, der stets nach den Personen und nicht nach dem Grunde der Sache forscht, nach dem elenden alle öffentliche Besprechung besudelnden Mittel, die Absichten des Gegenparts zu verdächtigen. Seltsame Vermuthungen über die Identität einiger Vorkämpfer gegen den Vertrag spann namentlich ein Mann aus, den wir lieber dem jungen Hellenenthum den Schild vorhalten oder mit dem „berühmten" Hrn. Marmier eine Lanze brechen sehen, als auf dem Gebiete des Handels begegnen, wo er offenbar nicht zu Hause ist. Nicht für, nicht gegen den Vertrag, weder warm noch kalt, gab er im Tone des Schulmeisters gute Lehren, daß wir Ordnung und Zucht halten und die Pflichten der Dankbarkeit üben sollten, die wir gerade auf dem Gebiete der materiellen Interessen allen deutschen Regierungen schuldig seien, zumal die Burg

unſerer induſtriellen wie nationalen Wohlfahrt, der Zollverein, ſchon erſtarkt genug ſei, Stürmen und Unwetter zu trotzen, welche Gegner, Nebenbuhler und falſche Freunde gegen ihn erregen könnten; — obwohl doch die Schranken der Mäßigung und Achtung von keiner Seite durchbrochen waren und von einer kopfüberſtürzenden Agitation nirgend eine Spur vorhanden war. Er ging in ſeinen albernen Vermuthungen ſo weit, verſchiedene Artikel gegen den Vertrag als Worte eines und desſelben darzuſtellen, der eben durch dieſe Vervielfältigung ſeiner Firma beweiſe, daß er in dem Dienſte eines beſondern Intereſſes handle, nicht aber in dem des allgemeinen Wohls. Und doch zeigten eben jene Artikel eine große innere Verſchiedenheit, namentlich in der Anſicht über das für Deutſchland wünſchenswerthe Schutzſyſtem: nur darin kamen ſie überein, den Vertrag für verderblich zu halten, und bei dem nahen Kündigungstermine konnte es ihnen nicht beifallen über das Abweichende ihrer Meinungen zur Unzeit eine Fehde zu beginnen. Männer, die mit Ueberzeugung und mit dem Zorn der Liebe, aber auch mit Gründen für das Gemeinwohl fechten, denen ſollte doch mindeſtens keiner, der ſich in vaterländiſcher Geſinnung ihnen ebenbürtig glaubt, mit ſo kläglichem Verdachte entgegentreten und ſie gar zu ihren eigenen Lobrednern verkleinern wollen, wie wenn Pontius den Pilatus lobe. Solche leider noch häufige Erſcheinungen in unſerer Tagespreſſe ſind wahrhaft betrübend. Die Deutſchen haben kein Parlament mit ſeinen öffentlich unterſuchenden Ausſchüſſen, keine frei berathenden Meetings und Körperſchaften, keine freie Weltpreſſe, ſie beſitzen nur ihren Fleiß, ihre Einſicht und Bildung; und wenn nun der unſerer Preſſe gelaſſene Spielraum der Beſprechung für allgemeine Intereſſen benutzt wird, ſo iſt es weder

edel noch das deutsche Selbstbewußtsein fördernd, wenn man statt eine Meinung mit Gründen zu schlagen, nur die Gültigkeit ihrer Stimme zu verdächtigen sucht. Und wenn ein bevorstehendes Ereigniß, das noch eben abzuwehren, Gefahren im Schooße birgt, so ist ein lauter Warnungs- und Hülferuf nicht überflüssig und damit kein Augenblick zu säumen: der Funke schlägt nur aus dem warmen Herzen selbst in die empfängliche Brust und ein laues Wort setzt nimmer die Presse noch die Herzen in Bewegung.

Die Vertheidiger des Vertrags riefen den Gegnern zu, auf die Vergangenheit zurückzublicken und auf die bestehenden Verhältnisse, welche darin wurzelten, um das Neuhinzugekommene davon unterscheiden und als Zugeständnisse wiegen zu können. Hinter uns sehen wir freilich Deutschlands Handel und Schifffahrt in kläglicher Zerrissenheit und unbeschützt, darum schwach, vernachlässigt, unterdrückt; Englands hingegen seit seiner bald zweihundertjährigen Schifffahrtsacte fortwährend im Anwachsen. Ja, wir müssen zurückblicken, aber nicht bloß um das brittische Uebergewicht zu begreifen, sondern auch um daraus etwas Ersprießliches für uns zu lernen. Wir müssen der vergangenen traurigen Lage in die Augen schauen, damit wir uns ihr entreißen, nicht aber um sie zu verewigen. Kein Vertrag zielt auf die Vergangenheit, sondern auf die Zukunft, und diese ist im Märzvertrage übersehen worden.

Die Uebereinkunft vom 2 April 1824, die man einen Reciprocitätsvertrag nannte, weil sie, dem Wortlaute nach, Schifffahrt und Güter der beiderseitigen Staaten im Handel gleich stelle, der aber zur wahren Gleichstellung englischerseits nur das Wörtchen legally entgegen stand, durch welches der englischen Schifffahrt der ganze

dieſſeits fehlende Schutz der Navigationsacte geſichert blieb, ſo daß zwar engliſche Schiffe die Erzeugniſſe aller Erdtheile, neben den eigenen Rohſtoffen und Manufacten die aller Länder ſo wie die Producte des Fiſchfanges nach Preußen bringen durften, den preußiſchen aber nur eigene Producte und ſeine gewöhnlichen Ausfuhrartikel nach brittiſchen Häfen zu bringen geſtattet war, von andern europäiſchen Gütern nur ſehr geringfügige und kein außereuropäiſches Erzeugniß noch Producte des Fiſchfanges — dieſe Uebereinkunft bildet nun die Grundlage zu dem erſten Artikel des neuen Vertrags, und wir ſollen uns darum über dieſen nicht beklagen dürfen. Abgeſehen von den neuen Clauſeln und dem zweiten Artikel, warum ſoll denn die Thatſache des Abſchluſſes von 1824 auch die von 1841 rechtfertigen? Könnte man ſolches Argument nicht auch eben ſo gut noch 1848 und 1854 und ſo fort anwenden? Gewiß mit größerm Rechte, denn ſeit 1824 haben ſich die Verhältniſſe zum Vortheil Deutſchlands geändert. Ungefähr ein Jahrzehnt ſpäter kam erſt der Zollverein zu Stande, der jetzt eine achtjährige Periode hinter ſich hat. Damals war Preußens Zollgebiet noch zerriſſen, ſeine großen Theile getrennt, ſeine Gewerkkraft in der Kindheit; heute, achtzehn Jahre ſpäter, ſehen wir allerorts ermunterten Gewerbfleiß, anſchwellende Erzeugung, einen ſich bereits ſtark fühlenden Handelsbund, der gewiß iſt im Norden die „blaue See“ zu erreichen, und endlich ganz Deutſchland zu umfaſſen. Und dennoch wird dieſe günſtige Umgeſtaltung in unſern Verhältniſſen zu England nirgends geltend gemacht, dennoch ſollen wir uns nach wie vor das alte Joch aufbürden laſſen! Nein, möchte der Hülfeſchrei um Schutz für unſere eigene Schifffahrt nur nachhaltig erſchallen, damit er endlich durchdringe bis

zu Ohren der Mächtigen, die da helfen können! Wahr ist, wie man sagt, der neue Vertrag verschlechtert nicht ihren schutzlosen Zustand — es war da eben nicht viel zu verschlechtern. Auch hat er nicht die alten Verhältnisse herbeigeführt, die beinahe seit 200 Jahren bestehen, wie ein Hamburger Correspondent der Allg. Ztg. scharfsinnig bemerkte; er ist nicht Schuld am Vergangenen. Aber gerade weil das Unheil schon so lange besteht, darum sollen wir es keinen Tag länger wuchern lassen! Die frühern Verhältnisse sind nicht besser als die gegenwärtigen, aber wir schöpften aus der innern Entwickelung des Zollvereins die gerechte Hoffnung, daß sie sich für die Zukunft auch nach außen besser gestalten würden; und darin besteht ja eben nur unsere Klage, daß der Vertrag den errungenen Zustand Deutschlands nicht anerkenne, daß in ihm keine Ahnung von der Wichtigkeit unseres Handelsbundes, kein Funke von Zukunft lebe.

Das Berufen auf das früher Bestandene hat also keinen rechten Sinn; zwischen 1824 und 1842 liegen 18 Jahre der Entwickelung, das Entstehen und die Probejahre des Zollvereins; während dieses wichtigen Zeitraums haben sich die Verkehrsverhältnisse, Hülfsquellen und Triebfedern für uns erweitert, sind der deutsche Gewerbfleiß und Handel der Mündigkeit rüstig entgegengeschritten, und was 1824 für Preußen noch angemessen erschien, das kann 1842 für den deutschen Handelsbund nicht mehr unbedingt die Regel bilden. Und ist es nicht thöricht, den neuen Vertrag bloß für eine Zusatzacte zu der Uebereinkunft von 1824 zu erklären, wie es von den Vertheidigern in der Preußischen Staatszeitung geschieht? Diese geht nur Preußen an, jener alle Zollvereinsstaaten; diese konnte in jedem Augen-

blicke gekündigt werden, und wirklich drohte schon 1834 der preußische Gesandte mit der Kündigung, jener kann jetzt erst nach sechs Jahren gekündigt werden!

Sehen wir von dem Dunkeln, Unbestimmten, Strittigen in dem Märzvertrage ab, nehmen wir die allergünstigste Auslegung der Vertheidiger an, nämlich daß die preußischen Schiffe jetzt aus Hamburg, Bremen und Rotterdam nicht bloß Zollvereinserzeugnisse, sondern alle deutschen und holländischen (europäischen) Erzeugnisse nach englischen Häfen bringen dürfen — sind alsdann die Vortheile für die preußische Rhederei sehr der Rede werth? Im Jahre 1838 kamen in Hamburg im ganzen an:

2907 Schiffe mit 175,674 Lasten Trächtigkeit u. liefen aus
2856 „ 174,973 „ „

und zwar aus Großbritannien 895 Schiffe und dahin 861 Schiffe. Hierunter befanden sich kaum 130 Hamburger und ein Duzend preußische Schiffe. Dabei ist zu erwähnen, daß auf einer so kurzen Strecke wie zwischen Hamburg und den englischen Häfen große Frachtmassen nur wenige und mit Ausnahme der Steinkohlenschiffe ꝛc. in der Regel kleine und schwachbemannte Schiffe beschäftigen, und eine mäßige Anzahl von Dampfbooten mit der kleinsten Mannschaft den größten Theil der Personen und einen mehr und mehr anwachsenden Theil der Waarentransporte besorgt. Ueberhaupt dringt die Dampffahrt mehr und mehr in die Stelle der Segelschifffahrt auf kürzere Strecken ein, und der Verkehr zwischen Großbritannien und dem Continente strebt in dieser Hinsicht dem riesenhaften Frachtverkehr auf Dampfbooten in der brittischen und nordamerikanischen Küstenschifffahrt kräftig nach. So hielten im Jahre 1837

von den zu Hamburg aus Großbritannien eingelaufenen englischen Schiffen an Tonnengehalt:

| | |
|---|---|
| Dampfschiffe | 67,540 |
| Segelschiffe | 34,869 |
| Segelschiffe mit Steinkohlen beladen | 32,948 |
| Segelschiffe auf Ballast, hauptsächlich zur Ladung nach Neufoundland | 7,284 |

und es machten die Dampfschiffe zwischen Hamburg und England 234 Fahrten in demselben Jahre. Bis jetzt ist also England beinahe im ausschließlichen Besitze der Dampf- und Segelschifffahrt Hamburgs. Die preußischen Schiffe treffen also in Hamburg, Bremen und Amsterdam mächtige Concurrenten, die englische Schifffahrt und die der Nordseehäfen. Beide haben den Vortheil voraus auf den Linien zu Hause zu sein. Der Rheder hat hier sein Magazin von Schiffsgeräth, er steht zu allen Handwerksleuten für die Ausbesserung des Schiffs im vortheilhaftesten Verhältnisse, und braucht deßwegen nicht in einem fremden Hafen hinzuliegen; ist der Capitän zugleich Schiffseigenthümer, wie dieß in der europäischen Schifffahrt für dergleichen kleine Linien häufig der Fall und wichtig für niedrige Frachten ist, so lebt er stets in einem der beiden Orte bei seiner Familie; endlich hat er bei einem längern Aufenthalte zu Hause nicht nöthig seine Schiffsmannschaft beizubehalten und auch während der Ruhe zu bezahlen. Auch ist der Verkehr zwischen den Ost- und Nordseehäfen annoch gering; 1838 liefen von preußischen Ostseehäfen nur 40 Schiffe in Hamburg ein, und überhaupt nur 32 preußische (und 6 österreichische), aber an 830 englische und 1573 Schiffe aus den an den Zollverein gränzenden Nordseestaaten. Es kann einem preußischen Rheder nie in den Sinn kommen, ein Schiff auf Ballast

die weite Strecke nach Hamburg und Rotterdam segeln zu lassen, um eine Ladung für eine Reise von ein paar Tagen nach England einzunehmen, auf einer Linie, wo er alle Nachtheile der Mitbewerbung gegen sich hat. Wie sollte die preußische Rhederei unter solchen Verhältnissen die Schifffahrt zwischen Ländern betreiben können, deren Schiffe und Seeleute zu den tüchtigsten, und was die Hanseaten, Dänen, Friesen, Holländer, die Seefahrer auf der deutschen Seite betrifft, zu den thätigsten und wohlfeilsten gehören? Preußische Schiffe, welche Holz, Getreide, Zink ꝛc. von einem Ostseehafen nach England gebracht haben, suchten dort natürlich Rückfracht nach dem Continente, woran sie auch nach den bestehenden brittischen Gesetzen nicht gehindert sind, und es kamen z. B. 1828 auf diese Weise 13 preußische Schiffe mit Ladung von brittischen Häfen nach Hamburg; ebenso würde es in Folge des Märzvertrags vielleicht etwas häufiger als im Jahre 1828 — wo 2 preußische Schiffe von Hamburg nach englischen Häfen ausliefen — sich treffen, daß ein preußisches Schiff in Hamburg dahin Ladung nehme. Aber dieß würde sich auf einzelne zufällige Fälle beschränken. Eine Theilnahme an der Dampfschifffahrt von den brittischen nach den Nordseehäfen ist jedenfalls nur diesen möglich, und wie sauer es die Britten einem derartigen Versuche in Hamburg machen, so sehr daß selbst hier der Patriotismus für den deutschen Handel aufflammte, ist männiglich im Gedächtnisse. Nur vom Rhein aus könnten die Vereinsstaaten Dampfboote direct nach England gehen lassen, und gewiß würde die englische Regierung ihren Dampfbooten die Durchfahrt nach Köln durch die holländischen Gewässer zu eröffnen bemüht sein. Die Engländer würden dabei nicht den Kürzern ziehen, ihre großen

Dampfbootgesellschaften sind Geldmächte, welche schon anderswo gezeigt haben, daß sie keinem Mitbewerber im Ringen unterliegen und dafür keine Opfer scheuen. Uebrigens haben sich die meisten Staaten die Binnenschifffahrt mit Dampf- wie mit Segelschiffen, gleichwie die Küstenschifffahrt vorbehalten, England voran und nach ihrem Beispiel Frankreich, die Vereinigten Staaten ꝛc.; wo es aber nicht geschehen, da sucht England mit seinen Dampfbooten sie an sich zu ziehen. Brächte aber auch eine deutsche Dampfschifffahrtsgesellschaft mit Glück eine Linie von deutschen Rheinhäfen nach London in den Gang, so würde dieß doch nur einige Schiffe, Capitäne und Matrosen beschäftigen und „die mathematische Aufgabe lösen, wie unser Schifffahrtsinteresse in die engste Gränze eingeschränkt werden könne.“ Die Politik aller seefahrenden Völker zielt darauf, ihre Schifffahrt so bedeutend als möglich zu machen. Das Mittel hiezu ist, daß man die Erzeugnisse entfernter Länder von ihren natürlichen Ausfuhrhäfen und nicht aus einem europäischen Zwischenhandelshafen holt, der uns vor der Schwelle liegt. Ein Westindienfahrer macht zwei Reisen, ein Ostindienfahrer eine einzige jährlich; ein Dampfboot zwischen London und den Nordseehäfen dagegen zählt seine Ueberfahrtszeit nach Stunden. Um die gleiche Masse von Baumwolle, Zucker, Kaffee ꝛc. nach Deutschland zu schaffen, bedarf es daher einer ganzen Handelsmacht, statt einiger Duzend Dampf- und Segelschiffe, wenn wir die Baumwolle nicht von Liverpool, sondern von New-York, New-Orleans, Bahia ꝛc., den Zucker nicht aus den Londoner Raffinerien, sondern roh aus Havanna, oder Rio Janeiro, Calcutta oder Batavia beziehen.

Mit einem Worte, der Gedanke, Rhederei von weit entlegenen Häfen aus auf kleine Linien betreiben zu

wollen, auf welchen man die einheimische Schifffahrt der thätigsten seefahrenden Völker gegen sich hat, ist ein ganz verfehlter und in erwähnenswerthem Belange unausführbarer, und der Gedanke gar, auf solche Plané den Aufschwung der Schifffahrt zu stützen, ist barer Traum. Den österreichischen Schifffahrtsvertrag mit Großbritannien, auf den sich die Vertheidiger des preußischen gar zu gern berufen, treffen solche Vorwürfe nicht. Denn einmal ist die Strecke von den untern Donauhäfen nach den brittischen ungleich größer als von den Nordseehäfen, die Fahrt währt zwölfmal länger; zweitens hat diese Schifffahrt keineswegs die Vortheile der Mitbewerbung seitens der tüchtigsten seefahrenden Völker gegen sich, vielmehr kommt es hier erst auf Begründung eines lebhaften Schifffahrtsverkehrs an. Wer weiß endlich nicht, daß Oesterreich an der untern Donau, eben weil deren Gebiet nicht deutsch ist, ein wichtiges politisches Interesse und zwar ein deutsches zu vertreten hat. Es ist keineswegs gleichgültig, ob österreichische Seeschiffe oder russische den Handel der Donauländer an sich ziehen, wogegen es von einem höhern Standpunkte aus Deutschland ziemlich gleichgültig sein kann, ob der Seehandel der deutschen Nordseehäfen von preußischen oder von hanseatischen Schiffen betrieben wird, wenn nur von deutschen.

Schon seit 1826 (s. Gesetzs. S. 50) stand unsern Schiffen mit unsern Producten der Handel nach den englischen Colonien offen; und die neu verfaßte Schifffahrtsacte von 1833 gestattet allgemein die Einfuhr von Gütern in die brittischen Besitzungen in Asien, Afrika, Amerika auf fremden Schiffen, wenn diese dem Lande angehören, das die Güter erzeugt und aus welchem sie eingebracht werden, ebenso die directe Ausfuhr von Colonialerzeugnissen auf den Schiffen der Nation, nach

deren Häfen die Ladung bestimmt ist. Diese angebliche Eröffnung der brittischen Colonien ist für die deutsche Schifffahrt durchgängig trügerisch. Preußische Schiffe können z. B. wie brittische zwar Holz nach Canada verschiffen, aber es nicht auch, zur Umgehung des hohen Eingangszolls auf fremdes Holz, weiter nach England bringen; die scheinbar unsern Schiffen nach der Colonie gestattete Fahrt wird durch die übrigen gesetzlichen Bestimmungen Englands unausführbar. Es ist völlig irrig, wenn man behauptet, unsere Schifffahrt, so weit deren Betrieb nach und von den englischen Colonien erlaubt sei, erfreue sich ganz gleicher Rechte mit der englischen, indem fremde Manufacte ohne Ausnahme, die auf den eigenen Schiffen der Ursprungsländer in englische Colonien eingeführt werden, dort ohne Rücksicht auf die sogenannten Reciprocitätsverträge Differenzzöllen unterworfen sind. Ein deutsches Schiff kann gar nicht aus einem brittischen Hafen und aus einem deutschen Hafen nicht leicht nach den brittischen Colonien kommen, schon wegen der Zölle auf die fremden Waaren; ist es aber dort, so erhält es keine Rückladung, weil alle Gesetze und Verhältnisse bewirken, daß nur nach England oder seinen Colonien Ladung daselbst zu finden wäre und einem fremden Schiffe diese Ladung verboten ist. Von einem überseeischen Hafen aber, wo an eine Rückladung nicht zu denken, ist man thatsächlich, wenn auch nicht gesetzlich, in der Concurrenz mit denjenigen ausgeschlossen, welche dort aus- und einladen dürfen, was, woher und wohin sie wollen, und obendrein keinen Zoll an den Staat von ihren Waaren zu entrichten haben, während der Fremde mit seinen Waaren demselben unterliegt. Hieran hat der Märzvertrag nicht das Mindeste geändert, indem er nur ausspricht, preußische Schiffe und die der übrigen Zollver-

einsstaaten ſollen mit geſetzlich zuläſſigen Ladungen in den engliſchen Colonien behandelt werden wie früher ein preußiſches Schiff, das aus einem preußiſchen Hafen kam und das, hatte es preußiſche Manufacte, auch Sonderzölle bezahlen mußte. Wie wir früher geſehen haben, daß deutſche Schiffe thatſächlich aus den holländiſchen Colonien ſo gut wie ausgeſchloſſen bleiben, ſo lange die gegenwärtigen Verhältniſſe beſtehen, ſo gilt dasſelbe alſo auch hinſichtlich der engliſchen Colonien, nur noch in höherm Grade.

Die brittiſchen Schifffahrtsgeſetze von 1833 beſtimmen ganz allgemein die Reciprocität in Bezug auf Aufhebung der Unterſchiedsabgaben, welche bezwecken, auch bei der Einfuhr aus andern europäiſchen Ländern der Nationalflagge einen Vorzug vor den Schiffen des Erzeugungslandes zu gewähren und ſo auch den Theil des Handels, der den Ausländern noch erlaubt iſt, möglichſt der nationalen Schifffahrt zuzuwenden. Demnach ſollen bei gleicher Behandlung engliſcher Schiffe in fremden Häfen mit den dort einheimiſchen auch dieſe in den Fällen, wo ſie zugelaſſen ſind, allgemein in engliſchen Häfen keine höhern Abgaben zahlen als die engliſchen Schiffe. Der neue Vertrag enthält in dieſer Hinſicht engliſcherſeits kein beſonderes Zugeſtändniß, wohl aber preußiſcherſeits; die ſogenannte Reciprocität, die früher bloß factiſch darin beſtand, daß unſere Schiffe geſetzlich vom engliſchen Handel ausgeſchloſſen waren, die brittiſchen aber in jeglicher Weiſe mit den unſrigen gleichſtanden, wird nun rechtlich — Preußen erſcheint in ſeiner Schifffahrtsgeſetzgebung nunmehr beengter und abhängiger. Laſſen wir die Preußiſche Staatszeitung ſelbſt darüber ſprechen. Der Eingang des neuen Vertrages enthält noch eine Aenderung, ſagt ſie, nicht des factiſchen, aber des

rechtlichen Zuſtandes. „Die Erweiterung des — wenn wir ſo ſagen dürfen — Schifffahrtsgebiets über die Gränzen des Territorialgebiets hinaus“ (es iſt damit die oben gewürdigte Erlaubniß preußiſcher Schifffahrt von den dieſſeitigen Nordſeehäfen nach England verſtanden) „wird nämlich engliſcherſeits zugeſtanden, „„„in Erwägung des Umſtandes, daß brittiſchen Schiffen geſtattet iſt, aus den Häfen aller Länder mit ihren Ladungen in die Häfen Preußens einzulaufen.““““ Waren wir alſo, dem Vertrage von 1824 und deſſen Erweiterung von 1826 unbeſchadet, jeder Zeit ermächtigt, durch ein der Navigationsacte ähnliches Geſetz den brittiſchen Schiffen nur die Einbringung brittiſcher Erzeugniſſe in unſern Häfen zu geſtatten, ſo haben wir auf dieſe Befugniß für die Dauer des jetzigen Vertrags verzichtet, oder es würde wenigſtens eine weſentliche Veränderung des von dem andern Theil als Beweggrund der neuen Uebereinkunft angeführten dermaligen Zuſtandes wohl als ein Grund zur Aufhebung des jetzigen Vertrages angeſehen werden müſſen.“ Preußen hatte es alſo doch früher in ſeiner Macht, engliſchen Schiffen die Einfuhr aller nichtengliſchen Erzeugniſſe zu verbieten oder zu erſchweren und dieß Geſchäft den einheimiſchen Schiffen vorzubehalten; es ſtand ihm doch frei eine deutſche Schifffahrtsacte zu erlaſſen, der ſich die engliſchen Schiffe für den Verkehr mit unſern Häfen ebenſo hätten fügen müſſen, wie wir uns im Verkehr nach und aus brittiſchen Häfen den Geſetzen der engliſchen Acte zu fügen haben; wir konnten, unbeſchadet des beſtehenden Vertrags, unſere Flagge in der Concurrenz mit der engliſchen hinſichtlich aller nichtengliſchen Häfen der Welt begünſtigen, ja wir konnten auf brittiſche Schiffe, die uns brittiſche Colonialerzeugniſſe zuführten, eine ſo hohe Abgabe legen um wie

viel unſere Schiffe in den engliſchen Colonien von ihren Waaren mehr Zoll bezahlen müſſen als engliſche. In dem neuen Vertrage aber haben wir, ſo lange er dauert, aus nicht einleuchtenden Gründen auf dieſe freie Stellung verzichtet, auf die Befugniß in irgend einem unſerer Handelszweige der engliſchen Schifffahrt Gleiches mit Gleichem zu vergelten, d. h. ſie davon auszuſchließen. Mit erſtaunlicher Naivetät führt die Staatszeitung einzig als Grund dafür an: Preußen habe ſolche zeitweiſe Verzichtleiſtung auf eine ihm zuſtändige Befugniß wenig bedenklich geſchienen, da es ja doch bis zum Jahr 1841 keinen Gebrauch davon gemacht und ſelbſt vor dem Vertrage von 1824 ſich begnügt habe, die Bedrückung der preußiſchen Flagge in den engliſchen Häfen durch eine der engliſchen Flagge aufgelegte Zuſatzabgabe zu erwiedern. Kann ſich die gänzliche Verkennung der Verſchiedenheit unſerer Lage von 1823 und von 1842 nackter ausſprechen? Iſt es wohl ein Grund niemals eine deutſche Schifffahrtspolitik zu verfolgen, weil wir es bis 1841 nicht gethan haben, und uns auf dieſe Weiſe die Hände feſſeln zu laſſen?

Aber nicht nur dehnt der Märzvertrag die ohne allen Vergleich ſchon größere Freiheit der engliſchen Schifffahrtsbewegung in den deutſchen Häfen noch aus durch die Einräumung der ſogenannten Reciprocität von der Ems bis zur Memel, ſpricht er die alte Begünſtigung des engliſchen Seetransports vor den deutſchen Schiffen in allen deutſchen Häfen auch für die Zukunft als Grundſatz aus, ſchlägt er ſelbſt die Freiheit der Geſetzgebung für unſere ſo ſchwer bedrückte Schifffahrt auf viele Jahre zum voraus in Feſſeln und macht die Hanſeſtädte daher gleichgültiger hinſichtlich ihres Anſchluſſes an den Verein, ſondern er verſichert endlich Großbritannien auch zum

voraus und ohne die mindeste Gegenleistung Zucker und Reis aus seinen Colonien und seinen Entrepots fortwährend und in aller Weise unter denselben Bedingungen wie die meist begünstigten Länder bei uns einführen zu dürfen, was für Vortheile diese — es sei Brasilien oder Holland oder ein anderer Colonialstaat — unsern Manufacturen für eine mäßige Begünstigung ihrer Erzeugnisse auch bieten möchten. Zur Entschuldigung dieses unerhörten Zugeständnisses (Artikel 2 des Märzvertrags) haben die Vertheidiger dasselbe von dem zur Zeit der Unterhandlungen noch bestehenden holländischen Vertrage abgeleitet und die Behauptung beigefügt: der Artikel 2 habe wenig mehr auf sich, seitdem der holländische Vertrag gekündigt worden. Das ist offenbar unlogisch. Folgerichtig würde man sagen müssen, der Artikel 2 bedeutete wenig bei Fortdauer des holländischen Vertrags, unter dessen Voraussetzung er eben da ist; nun dieser aber gekündigt, bedeutet er sehr viel. Und ohne Zweifel, er bedeutet uns den ganzen Nachtheil jenes Vertrags und noch mehr. Es kann niemals unser Interesse sein, Holland gegen England zurückzustellen; also werden beide fortwährend und in aller Weise zu den begünstigtsten Ländern in Bezug auf Zucker- und Reisausfuhr in den Zollverein gehören, und ohne uns dafür ein Zugeständniß gewähren zu müssen. Lassen wir uns nicht täuschen, diese Bestimmung fesselt uns in allen Unterhandlungen mit den beiden Amerikas wie mit unsern Nachbarländern selbst. Daraus, daß wir keine Colonien haben, erwachsen uns mannichfache Nachtheile; durch Artikel 2 aber geben wir noch diejenigen natürlichen Vortheile in unserer Stellung und ganz umsonst auf, die wir haben, weil wir ohne Colonialbesitz sind. Die Colonialerzeugnisse zerfallen ihrer Natur nach in solche im engern Sinne zum unmittelbaren

Verbrauch und in Rohstoffe zur weitern Verarbeitung. Letztere beziehen auch die Colonialstaaten, England, Frankreich, Holland ꝛc. dorther, wo sie sie am besten und wohlfeilsten kaufen; sie unterliegen so gut wie gar keiner Eingangssteuer, weil sie mächtige Hebel der Fabrication zur Wiederausfuhr geworden sind. Ein Hauptgrund der ungeheuern Waarenausfuhr Englands nach Amerika besteht darin, daß es von dort die vielen Ladungen an Baumwollenballen einführt, welche es theils roh theils verarbeitet nach allen Ländern wieder absetzt. Mit den Colonialwaaren zum unmittelbaren Verbrauche ist es anders, sie verschaffen allen europäischen Ländern einen ersten und unentbehrlichen Theil der Staatseinkünfte; die Mutterländer müssen diese Erzeugnisse ihrer eigenen Colonien besteuern, und da sie ihnen doch immer Schutz geben wollen, die der fremden noch höher. Diese Rücksicht hat Deutschland nicht zu nehmen, und deßhalb eben sind Zucker und Reis solche Colonialerzeugnisse, durch welche wir uns die größten Vortheile in Verträgen mit den Erzeugungsländern sichern können. Dennoch soll es, den Vertheidigern in der Staatszeitung zufolge, ganz zufällig sein, daß gerade Zucker und Reis eine Stelle im Vertrage gefunden haben, und etwa nicht Baumwolle? Freilich verhindert diese Stipulation nicht die Erhöhung oder Verminderung der Zollsätze (darum handelt es sich hier auch gar nicht), sondern sie gewährt bloß England die Beruhigung, wie dort sehr richtig bemerkt wird, mit seinem Handel hierin dem anderer Länder gleich behandelt zu werden. Allein eben diese unverdiente Beruhigung ist so bedenklich. England ist gewöhnt die Handelsverhältnisse im Großen aufzufassen, um den Zoll von Ingwer und anderen kleinen Artikeln des überseeischen Handels unterhandelt man nicht mit fremden Mächten: wenn man

Zugeſtändniſſe für Fabricate verlangt, ſo ſind es die großen Stapelartikel Englands, Baumwollen=, Wollen=, Quincailleriewaaren ꝛc.; und wenn ſich's von überſeeiſchen Artikeln handelt, ſo ſind es wieder die wichtigſten, und darunter ſteht Zucker in jeder Hinſicht, namentlich gegenüber von Braſilien, und Reis wegen der brittiſchen Handelsverhältniſſe zu Nordamerika (da Baumwolle ohnehin in Deutſchland zollfrei iſt, woher ſie kommen möge) oben an, weil Zugeſtändniſſe Deutſchlands für dieſe Artikel uns die Mittel zu Maßregeln aus den Händen winden, um im Verkehr mit den Erzeugungsländern derſelben den uns gebührenden Platz einzunehmen. Im Handel beſtimmt nicht die Zahl der Artikel, ſondern das praktiſche Moment des einzelnen die Wichtigkeit der Sache, und dieß praktiſche Moment iſt im vorliegenden Fall das bedeutendſte.

Der Apologet des Vertrags in der Staatszeitung meint ſogar, jene England für immer und in jeder Weiſe ohne Gegenleiſtung bei der Zucker= und Reiseinfuhr begünſtigende Beſtimmung folge aus dem ganzen Sinn und Geiſte unſeres Zollſyſtems von ſelbſt, obſchon ihre vertragsmäßige Anerkennung dem brittiſchen Miniſterium und dem engliſchen Handelsſtande wohl hätte von Wichtigkeit ſein mögen. Das letztere iſt zu glauben, aber das erſtere —? Zugeſtändniſſe zwar will unſer Zollſyſtem gern machen nach dem Principe der Gegenſeitigkeit; aber es liegt nicht in ſeinem Sinn, unſern auf das geringſte Maß zurückgeführten Zuckerbedarf durch Englands Hände zu empfangen, während wir alljährlich bald das Doppelte und Dreifache davon in directem überſeeiſchem Bedarfshandel für unſere heimiſchen Erzeugniſſe eintauſchen und unſern Zollcaſſen eine doppelte und dreifache Einnahme zuführen könnten; es liegt nicht in ſeinem Geiſte, für

die Einfuhren keiner Nation eine Begünstigung eintreten zu lassen, die nicht auch selbstredend England zu gute käme — Beweis genug die frühere wirkliche Begünstigung der Zuckereinfuhr Hollands, die ja erst auf die gerechtesten Klagen der deutschen Seehäfen allgemein ward. Abgeschmackt klingt es, wenn der Apologet ferner sagt, der Handelsstand der binnenländischen Vereinsstaaten solle sich für den in Artikel 2 anerkannten Grundsatz bedanken, da die Gewinnung von Handelsvortheilen durch etwaige Abschließung von Specialverträgen dem an die See gränzenden Staate zu gut kommen würde, aber auf Unkosten der Gesammtheit erkauft werden müßte. Gerade umgekehrt, der Artikel 2 nützt nur wenigen Speditoren an der See und schadet der Gesammtheit — ein Beweis, daß sich Gemeinplätze eben leicht umkehren lassen. Ein Specialvertrag aber, der den Manufacturen des Zollvereins sichere überseeische Absatzwege eröffnete, würde dem ganzen deutschen Vaterlande von Vortheil sein, unsern Schiffbau, unsere Gewerbe, unsern Ackerbau fördern vom Bodensee bis nach Memel und die Einkünfte aller Vereinsstaaten vermehren. Der binnenländische Handelsstand gewinnt immer, wenn der große Handel Deutschlands zunimmt, und jedenfalls mehr wenn unsere Schiffe den Zucker selbst holen, als wenn man ihn uns aus den englischen Niederlagen zuschickt. Auch, glaube ich, denkt man von diesem Handelsstande viel zu klein, wenn man ihn für fähig hält, sein Interesse vom deutschen Gemeinwohl zu trennen.

Ein beliebtes aber gar triviales Argument für den Vertrag besteht darin, daß man den Gegnern ihre Hoffnungen in Bezug auf die Zukunft des Vereins vorrückt. Gebietet Deutschland über die Kräfte und Mittel, einen blühenden Gewerbfleiß, der einen reichen Bodenbau nährt,

eine umfassende selbständige Schifffahrt und einen sichern Antheil am Welthandel zu erringen oder nicht? Zweifelt Jemand in Deutschland daran, Angesichts der großen gewerblichen Fortschritte, der vielen Unternehmungen seit acht Jahren, der frischen Thätigkeit, die allwärts im Innern erwacht ist? Wo aber jenes Ziel durch Einigkeit, Umsicht und beharrlichen Willen wirklich zu erreichen, da ist das Streben darnach kein Haschen nach Traumgebilden; und es spricht nicht eben für den Märzvertrag, daß um ihn zu vertheidigen, jeder Gedanke an eine größere Zukunft des deutschen Zollvereins eine Chimäre genannt werden muß. Gegenüber ist man übrigens keineswegs frei von sanguinischen Träumen: man legt sogar den Hauptnachdruck und Werth auf Dinge, die noch gar nicht bestehen. Der neue Vertrag, sagen sie, gestatte allen Zollvereinsschiffen gleich den brittischen deutsche Producte von Hamburg, Bremen, Amsterdam nach England zu verfahren, obwohl es doch keine Zollvereinsschiffe gibt, so lange wir keine Vereinsflagge haben, die als solche respectirt wird. Auch der Vertrag, der leider nur preußische Schiffe und Schiffe der übrigen Vereinsstaaten kennt, macht Bewilligungen an Fahrzeugen, die noch gar nicht da sind! Außer Preußen hat kein Vereinsstaat ein Seeschiff — kein bayerischer, kein würtembergischer, kein badischer noch thüringischer Kiel hat jemals die See durchfurcht, und alles was sich also im Vertrage auf die Schiffe der übrigen Vereinsstaaten bezieht, ist eitel Täuschung und erhält erst dann irgend einen Sinn, wenn andere deutsche Seestaaten dem Vereine beitreten, was aber durch die neuen Stipulationen erschwert wird.

Wenn der deutsche Handelsbund, der doch was Nationalität, Gewerbe, Zoll- und Handelsgesetzgebung

anlangt, wirklich ein Ganzes bildet, ſich auch nur in dem Vertrage dem Auslande gegenüber als Ganzes darſtellte, wie die Vereinigten Staaten von Nordamerika in ihrem Gegenſeitigkeitsvertrage mit England! Schon darum, weil darin eine Aufforderung an die deutſchen Küſtenländer zum Anſchluſſe liegen würde; denn alsdann könnte doch jedes deutſche Schiff ohne Unterſchied alle erlaubten Waaren aus jedem norddeutſchen und preußiſchen Hafen nach England ausführen und in dieſen mindeſtens ſtünden alle deutſchen Schiffe mit den engliſchen gleichberechtigt da, was jetzt nicht der Fall iſt, nicht einmal ein Hamburger Schiff im Hafen von Hamburg. Den Hanſeſtädten wird durch den Märzvertrag weder ein neuer Abſatzweg eröffnet noch irgend welche Begünſtigung oder Erleichterung ihres Handels und ihrer Schifffahrt zu Theil. Nach wie vor werden engliſche Schiffe ihre bevorrechtete Stellung in den deutſchen Häfen behaupten, wird England den deutſchen Frachtſchiffhandel feſthalten, werden die meiſten deutſchen Schiffe mit Ballaſt nach Braſilien gehen und in der Concurrenz gegen die reich beladenen engliſchen Schiffe zum Nachtheil unſerer Mannfacturen zurückſtehen. Wohl gehen auch holländiſche Oſtindienfahrer leer nach Java, aber theils iſt die oſtindiſche Fracht einträglicher, theils haben die holländiſchen Schiffe eine ſichere, ſchnelle und reiche Rückladung und Ermunterungen, welche die deutſche Schifffahrt nicht kennt. Die Frachtfuhrgelegenheit im Welthandel, die England durch ſeine Schifffahrtsgeſetze ſich errungen, iſt von unermeßlichem Werthe. Viele franzöſiſche und deutſche Erzeugniſſe nehmen über London und Liverpool ihren Weg, weil die Engländer vermöge ihrer Gelegenheit auf Hin- und Herreiſe Ladung, alſo billigere Frachtpreiſe haben; umgekehrt gehen auch ganze Maſſen transatlan-

tiſcher Erzeugniſſe über England in engliſchen Schiffen nach deutſchen Häfen. Auch für Holland, Spanien, Portugal beſorgt England einen Theil ihres überſeeiſchen Handels, und da die Franzoſen, Holländer ꝛc. eigene tropiſche Producte zu verbrauchen haben, ſo kann England deren heimiſche Erzeugniſſe nur gegen tropiſche umtauſchen, die es wieder nach Deutſchland abſetzt. Das Uebergewicht der engliſchen Handelsmarine zerſtört jede gleichmäßige Concurrenz in der Seefahrt, und der Märzvertrag mindert nicht, ſondern erhöht noch dieſes Uebergewicht.

Die Oſtſeeprovinzen endlich, welchen der Zollverband bisher nur beſcheidene Vortheile gebracht hat, läßt der Märzvertrag ebenfalls in ihrer alten, zum Theil troſtloſen Lage. Zwar hat man gefabelt, bei Abſchluß desſelben habe man das ariſtokratiſche Sonderintereſſe der oſtpreußiſchen Grundeigenthümer gegenüber der aufſtrebenden Induſtrie der Städte im Auge gehabt. Was in aller Welt aber hat das Intereſſe des oſtpreußiſchen Landadels damit zu ſchaffen? Dieſer denkt vorurtheilsfrei und iſt wohlunterrichtet ſowohl über ſeine eigenen als über die allgemeinen Landesintereſſen und trennt ſie nicht. Er weiß recht gut, daß das brittiſche Parlament die Zölle auf Holz und Korn niemals ihm zu Lieb und Vortheil herabſetzen und die Provinz dabei nicht gewinnen würde. Mit Erfolg um die Verbeſſerung der Landwirthſchaft, inſonders auch der Schafzucht, bemüht, ſchützt er doch nicht minder den Gewerbfleiß und Handel, womit die Blüthe des Ackerbaues und die Höhe der Bodenrente eng zuſammenhängen; und er ſtimmt gewiß nicht der Staatszeitung bei, als ſie noch kürzlich behauptete, aus höhern (leider nicht näher angedeuteten) ſtaatswirthſchaftlichen Rückſichten ſei es nur wünſchens-

werth, „wenn alle Tuchfabriken in den Oſtprovinzen verſchwänden", wie ſie denn auch dieſem patriotiſchen Wunſche gemäß von Jahr zu Jahr abnehmen. Einen Beleg dafür, daß ſich der Adel lebhaft für Gewerbe und Handel intereſſirt, gibt das vom preußiſchen Landtage ausgegangene Bittgeſuch an den König, um Errichtung einer beſondern Behörde für Vertretung der Handels- und Schifffahrtsintereſſen, weil dieſelben anher nicht nach ihrer Wichtigkeit gewürdigt worden wären. Was die Provinz, eines der edelſten Gebiete deutſcher Zunge, vor fortſchreitender Verarmung, vor dem Zuſtande Irlands retten kann, das iſt das Aufkommen einer ihren Naturverhältniſſen angemeſſenen Gewerbthätigkeit; und dazu wäre vorall die Oeffnung der Gränzen, ſodann das Aufblühen des Schiffbaues und der Schifffahrt nöthig, welche Fleiß und Gewinn nach allen Richtungen verbreitenden Gewerbe gerade dort, wenn ſie ſich nur eines umſichtigen Schutzes erfreuen, mit größtem Vortheil betrieben werden könnten, erſteres wegen des Reichthums an gutem Holze, das andere wegen der maſſigen Handelsproducte. Die engliſchen Schiffe ſind die begünſtigtſten in ruſſiſchen, ſchwediſchen, däniſchen und deutſchen Häfen; ſie haben die Handelsgelegenheit in allen Meeren für ſich, und ſie werden unſere Schifffahrt, wo nicht andere Wege eingeſchlagen werden, nicht bloß aus den außereuropäiſchen, ſondern auch allmählich aus den ruſſiſchen und ſcandinaviſchen, ja aus den eigenen Häfen verdrängen. Ich ſage nicht, ſolches werde die Folge bloß des einzelnen Vertrags ſein, ſondern überhaupt der Beharrung in der durch denſelben nur zu klar ausgeſprochenen Handelspolitik.

Daß preußiſche Rheder etwas weniger unbequem als bisher in ihren Schiffen Güter von Hamburg,

Bremen, Amſterdam nach England verführen dürfen, nützt den Oſtprovinzen ſo viel wie gar nichts. Selbſt der preußiſchen Rhederei mußte dieſer einzige winzige Vortheil aus dem neuen Vertrage wieder verloren gehen, wenn die Hanſeſtädte in ihren obſchwebenden Unterhandlungen mit England glücklicher waren; was um ſo weniger unwahrſcheinlich war, als Lord Palmerſton und ſeine Collegen wohl wiſſen, daß jede Begünſtigung der Hanſeſtädte im engliſchen Handel ein Gewicht gegen ihren Anſchluß an den Zollverein bildet. Wirklich verlautete alsbald von einem Vertrage, worin Hamburg mehr eingeräumt wäre als Oeſterreich und den Vereinsſtaaten; doch ſcheint die Erledigung oder auch nur die definitive Genehmigung desſelben wegen der Auflöſung des Parlaments und der kritiſchen Lage der Whigminiſter verſchoben worden zu ſein. Indeß ward der neue Vertrag *) bereits am 3 Auguſt 1841 zu London unter-

*) Dieſe Supplementarconvention zu dem Schifffahrts- und Handelsvertrage vom 20 September 1825 zwiſchen den drei Hanſeſtädten und Großbritannien enthält folgende Artikel: Art. 1. Die Senate der freien Hanſeſtädte: Lübeck, Bremen und Hamburg genehmigen hierdurch, daß brittiſche Schiffe, welche aus Ländern kommen, die keinen Theil der Dominien Ihrer brittiſchen Majeſtät ausmachen, von nun an mit ihren Ladungen in die Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg zugelaſſen werden, und daß ſolche Schiffe bei ihrer Zulaſſung keine höhern Abgaben bezahlen ſollen, als diejenigen, welche unter ähnlichen Umſtänden von den, Lübeck, Bremen und Hamburg gehörigen Schiffen zu bezahlen ſind, und daß die für die Ladungen ſolcher brittiſchen Schiffe zu bezahlenden Abgaben nicht höhere oder andere ſein ſollen, als wenn ſolche Ladungen in Lübeck, Bremen oder Hamburg gehörigen Schiffen eingeführt worden wären, und in Berückſichtigung dieſes Zugeſtändniſſes genehmigt Ihre brittiſche

zeichnet und die Ratificationen daſelbſt am 28 Auguſt ausgewechſelt, noch vor dem Abgange des Whigminiſteriums. Im erſten Artikel desſelben werden die brittiſchen Schiffe von nun an hinſichtlich der Fahrt zwiſchen

---

Majeſtät, daß von und nach dem Tage der Auswechslung der Ratificationen der gegenwärtigen Convention die Schiffe der beſagten hanſeatiſchen Freiſtaaten Lübeck, Bremen und Hamburg, wenn ſie aus hanſeatiſchen Häfen kommen, mit ihren Ladungen in Häfen aller Ihrer Majeſtät Beſitzungen zugelaſſen werden, und daß ſolche Schiffe bei ihrer Zulaſſung keine höhern oder andern Abgaben bezahlen, als ſolche, welche unter ähnlichen Umſtänden von brittiſchen Schiffen zu bezahlen ſind, und daß die für die Ladungen ſolcher hanſeatiſchen Schiffe zu bezahlenden Abgaben nicht höhere oder andere ſein ſollen, als wenn ſolche Ladungen in brittiſchen Schiffen eingeführt wären." „Art. 2. In Betracht der Berechtigungen, welche die gegenwärtige Convention auf brittiſchen Handel und brittiſche Schifffahrt ausdehnt, genehmigt Ihre brittiſche Majeſtät ferner, daß alle Güter, Waaren und Kaufmannſchaften, welche das Erzeugniß der hanſeatiſchen Freiſtaaten oder der andern Staaten des deutſchen Bundes, oder der in dem deutſchen Zollverein begriffenen Staaten ſind, und welche eingeführt werden können in irgend einem nicht brittiſchen Schiffe aus den Häfen von Hamburg, Bremen und Lübeck, oder irgend einem an der Elbe oder Weſer belegenen Hafen, in die Häfen der auswärtigen brittiſchen Beſitzungen, Gibraltar und Malta mit eingeſchloſſen, ebenfalls zur Einfuhr erlaubt ſein ſollen aus den gedachten Häfen der hanſeatiſchen Freiſtaaten in die Häfen der gedachten auswärtigen brittiſchen Beſitzungen, Gibraltar und Malta mit eingeſchloſſen, in Schiffen welche Lübeck, Bremen und Hamburg angehören, gebaut, geeignet und bemannt, wie feſtgeſetzt iſt im fünften Art. der am 29 Sept. 1825, zwiſchen Großbritannien einerſeits und den freien Hanſeſtädten Lübeck, Bremen und Hamburg andrerſeits, abgeſchloſſenen Schifffahrts- und Handelsconvention, und ſolche Güter, Waaren und Kaufmannſchaften, welche das

allen dritten Ländern und den Hanseſtädten durchaus der gleichen Behandlung mit den hanseatiſchen Schiffen verſichert, wogegen dieſen, wenn ſie aus den eigenen Häfen kommen, die nämliche Freiheit und Gleichheit mit den eben daher kommenden und eben ſo beladenen brittiſchen Schiffen bei der Fahrt nach den brittiſchen Beſitzungen zugeſtanden wird. Alſo wiederum die alte Gegenſeitigkeit des Löwen: brittiſche Schiffe fahren aus allen Häfen der Welt gleichberechtigt mit den hanſiſchen in den hanſiſchen Häfen ein und aus, hanſiſche Schiffe nur aus den eigenen Häfen in den brittiſchen. Der zweite Artikel dehnt die den Schiffen aller fremden Nationen geſetzlich eröffnete Befugniß zu directer Einfuhr der Producte ihres Landes in die brittiſchen Colonien, für die Hanseſtädte aus auf die Erzeugniſſe des deut-

Erzeugniß der hanseatiſchen Freiſtaaten oder der andern Staaten des deutſchen Bundes oder der in dem deutſchen Zollverein begriffenen Staaten ſind, ſo eingeführt in hanseatiſchen Schiffen in die Häfen der gedachten auswärtigen brittiſchen Beſitzungen, Gibraltar und Malta mit eingeſchloſſen, und alle Güter, Waaren und Kaufmannſchaften, ausgeführt in hanseatiſchen Schiffen, gebaut, geeignet und bemannt wie vorerwähnt, aus den Häfen der brittiſchen auswärtigen Beſitzungen, Gibraltar und Malta mit eingeſchloſſen, nach irgend einem nicht brittiſchen Lande, ſollen keine andern oder höhern Abgaben bezahlen, als wenn dieſelben in brittiſchen Schiffen eingeführt oder ausgeführt wären." „Art. 3. Die gegenwärtige Convention, welche als ſupplementariſche zu der zwiſchen Großbritannien und den hanseatiſchen Freiſtaaten am 29 Sept. 1825 abgeſchloſſenen Convention zu betrachten iſt, ſoll ratificirt werden und die Ratificationen ſollen in London ſo bald wie möglich, innerhalb eines Zeitraums von ſechs Wochen, ausgewechſelt werden. Deſſen zur Urkunde ꝛc: Palmerſton. Banks."

ſchen Bundes und der nicht zum Bunde gehörenden Landesſtriche des Zollvereins, und wiederholt, daß ſolche Ladungen nicht höher beſteuert werden ſollen, als wenn ſie in brittiſchen Schiffen angebracht würden; deßgleichen daß auch die in hanſeatiſchen Schiffen verladenen brittiſchen Colonialproducte, mit denen ſie nach allen nichtbrittiſchen Ländern gehen mögen, fortan nicht höhern Ausfuhrzöllen unterliegen ſollen, wie in brittiſchen Schiffen. Man ſieht, der Punkt über den Verkehr mit den engliſchen Colonien iſt in dem hanſiſchen Vertrage eben ſo klar beſtimmt, als er im preußiſchen dunkel gelaſſen; früher hatten die hanſiſchen Schiffe kaum mehr als die nominelle Befugniß die brittiſchen Colonien zu beſuchen, ihre Ladungen mußten ſich auf hanſiſches Erzeugniß beſchränken und unterlagen einem höhern Zoll als die gleichen Producte bei der Einfuhr in brittiſchen Schiffen; jetzt ſtehen in Betreff der Ladung die Producte und Fabricate von ganz Deutſchland mit Einſchluß der preußiſchen Nebenländer zur Auswahl offen, obwohl auch dieſe Erleichterungen noch auf die directe Fahrt beſchränkt ſind. Mag man darin nun auch eine kleine Ausſicht der deutſchen Induſtrie auf die Möglichkeit erblicken, einen Abſatzmarkt in jenen Colonien von den Hanſeſtädten aus zu erwerben, ſo viel iſt gewiß, daß die Oſtprovinzen daraus keinen Vortheil ziehen können, daß die übertriebenen Hoffnungen der preußiſchen Rhederei auf die Wirkungen des Märzvertrags, namentlich in Betreff des Verkehrs mit den engliſchen Colonien, dadurch vernichtet werden, und daß Hamburg, anſtatt ſich durch die preußiſche Rhederei beſchränkt zu ſehen, eher noch ſeinen Betrieb von Colonialerzeugniſſen durch alle Oſtprovinzen ſo wie im Bezuge öſtlicher Producte ausdehnen wird. Sind ſomit der preußiſchen

Rhederei die vermeintlichen Vortheile wieder entriſſen, ſo hat Hamburg doch auch nicht das erlangt, wornach es trachtete: nach wie vor dürfen hanſiſche Schiffe nur aus hanſiſchen Häfen in brittiſche Beſitzungen eingehen, nicht aber aus den übrigen deutſchen oder gar aus andern nordeuropäiſchen Häfen. Der dritte Artikel der neuen hanſiſchen Uebereinkunft erklärt dieſelbe in allen Stücken als ſupplementariſch zu der von 1825, welche den Handels- und Schifffahrtsverkehr mit Großbritannien ſelbſt regulirte, auch darin alſo beſtimmter als der Märzvertrag. Daraus geht für die Dauer der beiden Verträge, des frühern und des gegenwärtigen, hervor, daß die einem jeden Theile und zu jeder Zeit freiſtehende Kündigung dieſelben nach Ablauf von zwölf Monaten erlöſchen läßt — das Beſte in der That, was von dem geſammtdeutſchen Geſichtspunkte aus, der auch eine ganz Deutſchland umfaſſende Handels- und Schifffahrtspolitik erſtrebt, davon geſagt werden kann.

Ich brauche wohl nicht ſchließlich noch zu erklären, daß ich nicht in meinem Intereſſe mich gegen den Märzvertrag ausgeſprochen habe, ſondern, unbekümmert um jenes, in meiner innigſten Ueberzeugung, der gemäß dieſer Vertrag das Intereſſe des Zollvereins und des geſammten Vaterlands tief verletzt. Nie war ich von der Unzweckmäßigkeit und den nachtheiligen Wirkungen desſelben mehr überzeugt, als nachdem ich alles was die Vertheidigung vorgebracht, mit Aufmerkſamkeit gehört oder geleſen hatte; nnd wie ich früher nie gezögert habe, wo ich etwas anzuerkennen fand, es freudig und offen zu thun, ſo kann ich jetzt mit derſelben Aufrichtigkeit zu meinem Bedauern nur erklären, daß ich die Ratification und die Fortdauer des Vertrags bis 1848 als ein Unglück beklagen muß, das

unſerer Nation zugefallen iſt und deſſen verderbliche Wirkungen abzuwehren die größten, ernſteſten Anſtrengungen erheiſcht. Zum erſtenmale ſah man das Vertrauen erſchüttert, den Glauben an die Zukunft des Zollvereins wankend, die ſchöne Hoffnung durch ihn die Entwickelung Deutſchlands auf dem Wege der Reformen zu retten erſtickt. Seine Hauptſtütze iſt ja die öffentliche Meinung Deutſchlands; wiſſen ſeine Feinde — und oft ſind unverſtändige Freunde, die eine ungeheure Verantwortung auf ſich zu laden ſich nicht ſcheuen, ſchlimmer als Feinde — dieſe zu untergraben, ſo wird ſich das Herz an etwas Anderes hängen und die Hoffnung einen andern Weg ſuchen und der Zollverein nur noch da ſtehen wie ein Rüſtzeug, dem der Arm fehlt, wie eine Waffe ohne Griff, wie ein Leib ohne Seele. Das Urtheil der öffentlichen Meinung über den Vertrag ſteht feſt. So gewiß England darin kein Tütelchen von ſeinen beſtehenden Schifffahrtsgeſetzen (die Parlamentsacte vom 10 Auguſt 1840 eingeſchloſſen) aufgibt, der Vertrag den innern Staaten des Zollvereins gar nichts gewährt, das Zugeſtändniß an die preußiſche Rhederei ſich aber auf deutſche und nicht auf engliſche Häfen bezieht, und zugleich von einem noch größern an England abhängig gemacht wird: eben ſo gewiß verpflichten ſich die Vereinsſtaaten auf eine Reihe von Jahren hinaus, keine Differenzialzölle gegen die engliſchen Schiffe einzuführen und dieſe unter allen Umſtänden in unſern Häfen wie die eigenen zu behandeln, auch wenn alle deutſchen Nordſeeſtaaten dem Zollverein beitreten; machen wir uns mittelbar verbindlich, unſerer Flagge in den Hanſeſtädten oder in Holland oder in allen andern norddeutſchen Häfen keinen Vorzug vor der engliſchen zu ſichern, verzichten wir endlich zum voraus darauf für eine lange

Reihe von Jahren mit den amerikaniſchen Ländern oder mit andern Colonialſtaaten einen vortheilhaften Vertrag abzuſchließen.

Wer ſich von der ganzen Bedeutung des Vertrags für uns durchdrungen hat, davon daß er uns vom deutſchen Meere, von Holland und Dänemark, von der neuen Welt und von Colonien weiter als ſeit acht Jahren wieder für lange Zeit zurückdrängt, der wird nicht mehr mit beſchönigenden Redensarten über ihn ſcherzen, nicht mehr ſeine Rhetorik an ihm üben wollen. Es gilt unſere Wohlfahrt, unſere Zukunft, unſere Stellung unter den Nationen! Beruhigen wir uns nicht mit dem Troſte des Phlegma's: wir ſeien bis jetzo fortgeſchritten und würden auch fürder auf dem Wege ruhiger Entwicklung fortgehen, ohne deßhalb nöthig zu haben eine andere Handelspolitik gegen das Ausland zu befolgen. Gewiß, die Einigung von 26 Millionen Menſchen unter ein Handelsſyſtem mit Hinwegräumung aller innern Verkehrsſchranken mußte Früchte tragen und wird auch noch weitere tragen. Allein es iſt eine andere Frage, ob wir unter jenem Verträge nicht ſchwerfällig fortkeuchen werden, wo wir einen freiern, ſichern, großen Gang einſchlagen könnten, ob wir mit andern Völkern in Handel und Seefahrt gleichen Schritt halten werden. Der Märzvertrag bilder nur einen großen von England uns eingehängten Hemmſchuh der Ausdehnung und Entwicklung des deutſchen Zollvereins, und die darin ſich ausſprechende Handelspolitik ſteht in keiner Weiſe in Uebereinſtimmung mit dem Sinn und Geiſt des Zollvereinigungsgeſetzes; er iſt kein Vorſchritt zur Herſtellung des einen deutſchen Handelskörpers, ſondern ein Rückſchritt zu deſſen Lockerung, d. h. zur Lockerung des Alle umſchlingenden Bandes der Nationalintereſſen. Daß man doch nicht wähne, dieß ſei bloß eine

eingebildete Gefahr: ohne natürliche Abrundung des Vereinsgebiets, ohne sein Aufgehen in Deutschland, ohne Erlangung einer bundesrechtlichen Grundlage für ihn, ohne freie Entfaltung und fortdauernde Festigung der ihm zu Grunde liegenden Principien gibt es keine Gewähr, daß der Zollverein bestehe und gedeihe trotz Stürmen und Unwetter. Nicht in dem Willen der Einzelnen, nicht in der Erneuerung der Verträge, in seinem innern Leben und seiner Entwicklung liegt die wahre Gewähr seiner Dauer, und wo man hiegegen verstößt, da rüttelt man an seinen Grundsäulen und hilft einen Zustand bereiten, der einmal herbeigeführt Lord Palmerstons Wort wahr machen kann: der erste Continentalkrieg löse den deutschen Zollverband wieder auf.

So lange der englische Leopard seine scharfe Klaue uns in den Nacken setzen darf, ist an kein handelndes Gesammtleben der Deutschen zu denken, werden wir geduckt und mit gestrichener Flagge, so groß auch unser Volk ist, im Weltverkehr einherziehen. Wir hassen nicht unsere alten Stammesgenossen drüben auf den Inseln, gewiß nicht; John Bull hat seine trefflichen Seiten und er kann mitunter recht gutmüthig sein, aber er hat ein gut Stück Selbstsucht und es kümmert ihn wenig, daß wir über seinen Vortheil zu Grunde gehen. Nur wer sich wehrt, wird geehrt. Wir fordern nur Gleichstellung mit ihnen, wir wünschen eine kräftige nationale Haltung, nicht uns zu bücken und zu drücken; wenn wir ihnen alle Thore breit öffnen, so sollen sie uns nicht zur Thüre hinausweisen — das ist beschämend, entmuthigend, verderblich. Und zu welcher Zeit denn solche Entmuthigung, solches Ersticken der gerechten Hoffnungen auf den Zollverein? da eben zu Unternehmungen der Muth kam, da es eben zu keimen und zu leben begann!

Der junge Baum — und ein solcher ist der Zollverein doch noch — an dem Früchte reifen sollen, bedarf der zartesten Pflege und Wartung, nicht der starke, großgewachsene; statt eines edlen Pfropfreises haben wir ihm zehn blinde Augen eingeschnitten und in jedes ein englisches Reis gesteckt, daß er äußerlich englisch grüne und im Innern sein deutsches Mark verdorre. Streift der Strauch nicht am liebsten die erste Frühlingsblüthe ab? Knickt Frost nicht zuerst das zarte Reis? Unsere Gewerbe, unser Handel, unsere Seefahrt sind noch schwach, wir müssen sie ermuthigen und jenen unternehmenden Geist in ihnen wecken, der zu allen Zeiten Wunder verrichtet hat. Gott hat uns Klugheit gegeben, daß wir sie anwenden sollen, nicht um stumpf und gleichgültig drein zu schauen. Unter Cromwell, da England noch schwach zur See war, damals bedurfte es der kühnen, seine Lage umändernden Navigationsacte; hätte es mit solcher warten wollen bis es stark sei, vielleicht würde Großbritannien niemals den Standpunkt erstiegen haben, auf dem es der Schifffahrtsgesetze allenfalls entbehren kann, ohne den Dreizack seinen Händen entfallen zu sehen. Alle Verhältnisse haben sich seitdem erweitert, die Aufgabe ist schwieriger, der Preis auch ein höherer, unverkennbar: aber das Schlummernde zu wecken, das Schwache zu ermuthigen, die Kräfte thätig zu machen zum Wohl und Heil des Vaterlandes, das ist eine höhere Staatskunst als fremder Größe leidend zu huldigen. Schutz für die deutsche Schifffahrt wie für den Gewerbfleiß und volle Gegenseitigkeit in den Verträgen! das sei unser Wahlspruch und die Erfolge werden nicht ausbleiben, denn wir sind ein großes Volk.

# Achtes Capitel.

## Organisirung der deutschen Schifffahrt.

Ein Volk, von dem gesagt wird, es sei seetüchtig, erweckt wohl bei Jedermann das günstigste Vorurtheil. Kaum dürfte sich ein anderes Beiwort finden, das ihm mehr beimäße. Rüstigkeit und Frische des Geistes, Kühnheit und Unerschrockenheit in Gefahren, Unternehmungsgeist und Ausdauer, Liebe zur Unabhängigkeit und Freiheit, Regsamkeit und Thatendurst — das sind diejenigen Eigenschaften, welche jedes seetüchtige Volk schmücken. Aber auf der See ist wie auf dem Lande die Beschäftigung eine sehr verschiedene, je nach der Entwickelung der Zustände, worauf die Schifffahrt sich stützt. Der Corsar entspricht den Jäger- und Kriegerhorden der Steppe. Ihm fehlen jene Eigenschaften des Seemannes nicht, aber sie erscheinen bei ihm in der abschreckenden wilden Rohheit des Naturzustandes. Die hellenischen Piraten, die arabischen Corsaren, die alten Dänen und Normannen, die malayischen Seeräuber, alle gleichen sich in Kühnheit und Todesmuth, in Raub- und Mordlust — sie sind die Jäger, die Wegelagerer, die Raubritter der See und der Archipele. *) Die friedlichern Fischer entsprechen mehr den Hirten- und Ackerbauervölkern, die Männer leben auf dem wogenden Elemente, die Weiber besorgen den Haushalt, Ackerwirthschaft ist ihnen nicht

*) Fast alle seeheimischen Völker haben in gewissen Zeiten Seeraub getrieben. Auch die Engländer waren darin schon stark, ehe sie eine Seemacht bildeten; es ist eben nicht sehr bekannt, daß englische Räuberbanden noch im vierzehnten Jahrhunderte bis an die Mosel ins Trier'sche vordrangen.

fremd. Die Handelsschifffahrt setzt schon einen vorgerückten Ackerbau und Gewerbfleiß voraus. Seemacht endlich erwächst nur aus jeder Art von Gewerbsschifffahrt in Verbindung mit entwickelten Zuständen des Landes und wirksamen Staatseinrichtungen. Die Seemächtigkeit im Alterthum, dem der Compaß, unsere Segel- und Dampfschifffahrt, unser Staatswirthschaftswesen abgingen, d. h. die Grundlagen der heutigen Seemacht, kann sich in keinem Betracht, am wenigsten in Hinsicht der Wirkungen mit der der Neuzeit messen.

Die Geschichte zeigt überall eine mächtige Wechselwirkung zwischen den gesellschaftlichen oder staatlichen und den individuellen Kräften und Zuständen; die Individuen schöpfen ihre Hauptkraft aus dem Gemeingute an Kenntnissen, Ideen und Gewerkmacht, aus den staatlichen Einrichtungen und Zuständen, und nirgends hat die Thätigkeit der Einzelnen Bedeutendes zu Stande gebracht, wo sie nicht durch die Einheit der Nation, den Zusammenhang der Arbeit, die bürgerliche Freiheit, durch Gesetze, Verwaltung und äußere Politik unterstützt gewesen ist. Dieß aber, der Einfluß der Freiheit und des Zusammenwirkens auf die Macht der Völker stellt sich nirgend so klar heraus als in der Schifffahrt.

Unter allen großen Zweigen der Volkswirthschaft erfordert die Schifffahrt am meisten Muth, Unternehmungsgeist, Beharrlichkeit — Eigenschaften, die offenbar nur in der Luft der Freiheit gedeihen; nirgends ist das Gefühl persönlicher Selbständigkeit unerläßlicher; bei keinem haben Indolenz, Verweichlichung, Unwissenheit und Vorurtheil so verderbliche Folgen. Hinwieder ist aber auch kein Zweig der Volkswirthschaft so geeignet wie sie, den Geist der Freiheit und Independenz zu nähren und über das ganze Volkswesen Lebendigkeit und Frische auszu-

gießen. Die Geschichte weist kein einziges Beispiel auf, daß ein Volk mit starren, verknöcherten Zuständen oder ein versklavtes sich je in der Schifffahrt hervorgethan hätte. Man durchblättere nur das ganze Buch der Geschichte von den Chinesen bis zu den Germanen in beiden Welten, und man wird überall bestätigt finden, daß die bildungsfähigsten und bildungsreichsten Völker auch diejenigen sind, welche sich in der Schifffahrt am meisten hervorgethan haben. Die Hindus, die Chinesen und Japanesen betrieben von jeher nur Canal-, Fluß- und Küstenfahrt, im alten Aegypten war die Seeschifffahrt verabscheut; das Starre und Unfreie ihrer Kastenzustände, die religiösen und sittlichen Vorurtheile hätten sich nimmer damit vertragen, der Seeverkehr schließt die Länder auf, nähert die Völker einander, erweitert den Gesichtskreis, macht empfänglich für Entwickelung — die Folge der Abschließung, worin sie ihr Heil suchten, ist Stumpfheit und Indolenz, also Verknöcherung und Vermorschung der gesellschaftlichen Zustände. Alle diese Völker waren äußerst gewerbthätig, ihre Denkmale und Heiligthümer zeugen von ihrer mechanischen Kunst, sie erfreuten sich eines reichen Gewerbfleißes selbst für die Ausfuhr, in technischer Fertigkeit übertrafen sie alle übrigen Völker, noch heute rühmen die Engländer die Chinesen als das industriösste Volk der Erde; aber ihnen fehlte die Seetüchtigkeit, die seemännische Rüstigkeit und Kühnheit, die Erfrischung des Staatswesens, die sich aus dem Völkerverkehr fortwährend über dasselbe ausgießt. Seht hier die Bedeutung der Schifffahrt, die mehr ist als ein Gewerbszweig und sich dieser Rubrik nicht unterordnen läßt; sie hat eine selbständige Bedeutung und ihre Wirkungen erstrecken sich über alle Richtungen des Lebens. Erst mit der Seeschifffahrt blüht auch eine schönere Cul-

tur auf an den phönizischen Küsten und im griechischen Archipel; hier begrüßen wir zuerst die Freiheit in der Frische und Fülle der Jugend, ein freies Staatswesen im Gewande der Schönheit, durch Plastik und handelnde Kunst gemäßigt. Die seemächtigsten Staaten Griechenlands sind auch die freiesten und aufgeklärtesten; mit der Freiheit hört auch ihre Seemacht auf, und die Könige von Macedonien erfochten nur zu Lande nicht auch zur See große Siege. Roms Herrschaft war erst da entschieden, als es auch zur See mächtig geworden. Wie die italischen Städte aufblühten, gaben sie auch Gesetze auf dem Mittelmeere, mit dem Verfall ihrer Freiheit ist sogar die eigene Küstenfahrt der Italiener in die Hände der Fremden gefallen. Von den spanischen Niederlanden erringen nur die seefahrenden ihre Freiheit, obwohl von ihren Feinden Geusen und Bettler genannt; die an Reichthum und Gewerkkraft sie weit überbietenden belgischen Niederlande müssen sich sogar ihre Flüsse sperren lassen. Vergebens sind die Bestrebungen einzelner Staatslenker unter der unumschränkten Königsgewalt in Frankreich eine Flotte zu schaffen, sie geht immer wieder zu Grunde: wie aber sehen wir in unsern Tagen die französische Schifffahrt und Seemacht erstarken? Während die Marine Norwegens bei geringen Mitteln unter einer freien Verfassung zusehends aufblüht, verfault die Flotte der zwar seetüchtigen, aber durch eine schlechte Staatsverwaltung gelähmten Dänen in den Docken. Rußland verwendet ungeheure Mittel auf Herstellung und Ausrüstung einer Kriegsmarine, aber das Volk wird deßhalb nicht seetüchtig, und alle Opfer sind vergeblich, so lange das Staatswesen unfrei bleibt. Kaum ist die Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Nordamerika geboren und schon kämpfen sie mit Ruhm gegen die Riesenflotten der Mutternation!

Wenn wir die großartigen Wirkungen der Schifffahrt betrachten, die Bedingungen ihres Aufblühens, sehen wie viele Triebfedern, wie wirksame Hebel der Macht und Culturausbreitung darin wirken und schaffen, so drängt sich uns die Bemerkung auf, daß sie seither in der Staatswirthschaftslehre nicht die verdiente Würdigung gefunden habe. Selbst Hr. List, der übrigens die Wichtigkeit der Schifffahrt wohl erkennt, nennt sie bloß einen Gewerbszweig und ordnet sie den Manufacturen unter. Es möchte ihm damit gehen, wie er behauptet, daß es Adam Smith und seinen Schülern hinsichtlich der letztern ergangen sei, daß sie nämlich den Werth der Manufacturen, namentlich dem Ackerbau gegenüber, bei weitem nicht in seinem vollen Umfange anerkannten; und manches Argument, das er dafür anbringt, ließe sich auch gegen ihn in Bezug auf den Seehandel anwenden. Es ist wahr, eine Hauptursache der Vermehrung der Grundrente und des Werthes der Ländereien, des Aufblühens der Landwirthschaft bilden die Manufacturen, sie wirken hierin wie neue Wege und verbesserte Transportmittel, die nicht bloß an und für sich eine Rente gewähren, sondern auch außerdem das Aufkommen der Manufacturen und des Ackerbaues mächtig fördern; sie bringen nicht bloß den Unternehmern, sondern im Grunde noch weit mehr und sicherer dem Ackerbau Vortheil, sie capitalisiren eine Menge müßig gelegener Naturkräfte und bewirken einen Rentenzuwachs, der die Zinsen der zur Emporbringung der Manufacturkraft erforderlichen Capitale weit übersteigt. Dasselbe läßt sich auch von der Schifffahrt sagen und in einem noch höhern Grade: jede Vermehrung derselben im Eigenhandel multiplicirt die Thätigkeit in allen Zweigen der Volkswirthschaft. Ein deutsches Schiff mehr im Handel zwischen Deutschland und Amerika setzt eine große

Zahl Hände in Bewegung, fördert vielartigen Gewerbfleiß, wirkt zugleich günstig auf Manufacturen, Ackerbau und Handel ein. Zudem ist es selbst ein höchst wirksames Transportmittel und benutzt die dazu vorliegenden unerschöpflichen Elemente und Naturkräfte. Bremen zählt gegenwärtig 200 Seeschiffe, wovon über die Hälfte kupferbeschlagene, und man berechnet das darin steckende Capital auf 4 Millionen Thaler. Nicht bloß ziehen die Rheder Profit von diesem Verlage, sondern die Wohlfahrt einer großen reichen Stadt, deren einzelne Bürger mitunter ein Vermögen von 4 Millionen besitzen, stützt sich unmittelbar darauf, so wie der Absatz der Erzeugnisse weiter Gebiete. Vermehrte sich die Bremer Schifffahrt noch um die Hälfte, so würde sich der daraus fließende jährliche Vortheil für die Nation nicht auf den Profit von 2 Millionen Thaler Verlag beschränken, vielmehr dürfte durch vermehrten Fischfang und erweiterten Absatz von deutschen Erzeugnissen aller Art sich die Zunahme im Jahresertrage der Nation leicht auf 2 Millionen belaufen und der Zuwachs des Nationalverlags also einem Capital entsprechen, das so viele Zinsen abwürfe als auf Vermehrung der Schifffahrt Capital angewendet ward. Selbst in den blühendsten Gewerbstaaten ist der größte Theil der materiellen Capitale an den Grund und Boden gebunden: der Werth der Ländereien, der landwirthschaftlichen und städtischen Wohngebäude, der Wasserwerke, Bergwerke ꝛc. beträgt zwei Drittheile bis zu neun Zehntheilen aller Werthe der Nation, und es muß demnach alles, was den Werth des liegenden Eigenthums vermehrt oder vermindert, die Summe der materiellen Capitale der Nation vergrößern oder verkleinern. Der Werth des dem Feldbau gewidmeten Grundes und Bodens beträgt in England ungefähr zwölfmal mehr als der Werth sämmt-

licher in den Manufacturen und im Handel angelegten Capitale; sämmtliche im Ackerbau angelegte Capitale betragen über 3300 Mill. Pf. Sterl., über $^3/_4$ des englischen Nationalcapitals; das Manufactur- und Handelscapital mit Einrechnung der Schiffe im Ganzen nur 241 Mill., nur ungefähr $^1/_{18}$ des englischen Nationalreichthums. Allein während das gesammte englische Agriculturcapital ein Bruttoeinkommen von 539 Mill., also ungefähr 16 Proc. gewährt, hat das Manufactur- und Handelscapital eine Bruttoproduction von jährlichen 260 Mill. oder von 120 Proc. zur Folge, was eben die vorzüglichste Ursache ist, daß das englische Agriculturcapital auf die enorme Summe von 3300 Mill. und dessen Jahreserzeugung auf die Summe von 539 Mill. anwachsen konnte. Würde man das Manufactur-, Handels- und Schifffahrtscapital vertilgen, so verlöre man nicht nur dessen jährliche Production, sondern auch den größten Theil des Agriculturcapitals und dessen jährliche Erzeugung, indem der Tauschwerth des Grund und Bodens auf den zehnten oder zwanzigsten Theil seines jetzigen Bestandes herabsinken müßte. Der in den Gewerbszweigen, auf den Transport, in der Schifffahrt verwandte Verlag bildet gleichsam die Anlagekosten, um die Grundstücke und deren Bodenerzeugnisse werthvoll zu machen, um einen großen Nationalreichthum ins Dasein zu rufen. Weil also das gesammte Manufacturcapital eines Landes so gering ist im Vergleich mit dem gesammten Agriculturcapital desselben, so folgt deßhalb nicht, daß die Agricultur auch vielmal mehr bereichere, viel größere Berücksichtigung verdiene und vielmal wichtiger sei als die Manufacturen; im Gegentheil, ihre Bedeutung wird nur um so größer, ein je geringeres Capital sie verhältnißmäßig in Anspruch nehmen, so daß es den Land-

wirthen und Rentenbesitzern selbst einleuchten muß, wie sehr es in ihrem Interesse liegt, eine inländische Manufacturkraft zu pflanzen und zu erhalten, weil deren Kosten eben so gering sind als ihre Wirkungen großartig. Ueberhaupt darf man den Grundsatz aufstellen, die Erhaltung und Vermehrung einer industriellen Kraft erscheint um so werthvoller, je weniger sie im Vergleich mit andern Zweigen der Volkswirthschaft Capital in sich aufzunehmen vermag und auf je mehr Zweige des Nationaleinkommens sie einwirkt. Von diesem Gesichtspunkte aus erscheint die Schifffahrt von der allergrößten Wichtigkeit. Von dem englischen Nationalcapital, das man auf 4500 Mill. Pf. Sterl. berechnet, nimmt der ganze Betrag der ungeheuern englischen Schifffahrt nur 33½ Mill. fort, während doch das Capital an Brücken, Canälen und Eisenbahnen auf 120 Mill. und das an Pferden, die nicht im Ackerbau beschäftigt sind, auf 20 Mill. berechnet wird. Nirgends sehen wir größere Wirkungen durch geringere Mittel: Wind und Dampf bilden die bewegende Kraft; das Wasser trägt die Last; das Meer ist unermeßlich und seine Schätze an Seegeschöpfen, Korallen, Perlen ꝛc. sind nicht zu erschöpfen. Von welcher Wichtigkeit ist der Fischfang und man erntet darin ohne zu pflügen und zu säen, man gewinnt das Erzeugniß ohne Schacht und Tiefbau; in Holland und England sind die gewöhnlichen Fische billiger als Brod; in theuern Zeiten schützen sie die Küsten vor Hungersnoth; in Ostfriesland sättigt sich eine ganze Familie an Fischen für einen Groschen. Und je mehr sich der Landtransport bessert, eine desto größere Ausdehnung gewinnt der Verbrauch an Seeerzeugnissen. Die Fracht zu Schiffe ist die billigste; der Seetransport nimmt am meisten nur die geistigen und moralischen Kräfte in Anspruch. Ohne allen Vergleich

ſind die Wirkungen der Schifffahrt größer als das darauf verwandte Betriebscapital und kein anderer Zweig der Nationalthätigkeit zeigt ein günſtigeres Verhältniß. Wenn alſo irgend eine Art der Beſchäftigung Aufmerkſamkeit und Schutz verdient, ſo iſt es die Schifffahrt, und nichts kann irriger ſein als die Behauptung blinder Anhänger Adam Smith's: Schutzmaßregeln würden die Schifffahrt nur auf Koſten der übrigen Gewerbe und des Ackerbaues begünſtigen, die Rheder der Seeſtädte und einzelner Küſtendiſtricte auf Koſten des Binnenlandes. Ganz im Gegentheil, die Rheder werden immer ihre Capitale wagen, am ſicherſten alle Nichtrheder gewinnen: das Aufblühen der Schifffahrt eines Landes wird auf deſſen ganzen gewerblichen und alle übrigen Zuſtände heilſam einwirken, und gute Verbindungswege vorausgeſetzt, muß auch der entfernteſte Winkel des ausgedehnten Gebiets den günſtigen Einfluß davon empfinden.

Allerdings iſt die Schifffahrt nur ein Theil der induſtriellen Kraft eines Volkes und kann wie jeder Theil nur dauernd gedeihen und zu großer Bedeutung erwachſen im Ganzen und durch das Ganze, im Zuſammenhange mit dem Ackerbau, den Gewerben, dem innern und auswärtigen Handel, mit der Verwaltung und dem ganzen Staatsweſen. Allein die Bedingungen ihres Erſtarkens, ihre Stellung in dem Ganzen, ihr Verhältniß zu den übrigen Theilen, ihre Eigenthümlichkeiten wie ihre Wirkungen auf das Ganze können nicht erſchöpfend aufgefaßt werden, wenn man ſie nur als Gewerbszweig begreift und der Gewerbsinduſtrie unterordnet, ſtatt ihre ſelbſtändige Stellung neben dem Ackerbau, Gewerben und Handel anzuerkennen. Schon in ſich ſelbſt iſt ſie reich gegliedert: die Naturerzeugniſſe gewinnende zerfällt nach deren Verſchiedenheit in mehrere Zweige; ferner gibt es Gewerbs-,

Handels = und Kriegsschifffahrt, und alle diese spalten sich wieder, je nachdem sie auf Flüssen, an den Küsten eines Landes oder in verschiedenen Meeren betrieben werden. In nächster Verbindung damit steht der Schiffbau mit seiner tausendarmigen Geschäftigkeit, stehen die vielen großartigen Geschäfte, die sich nur in Seeplätzen niederlassen, der ganze Seehandel mit seiner Spedition, Lagerung, Commission, steht eine besondere Industrie wie Zuckersiederei, Tabakbereitung, Gerberei, Oelschlägerei, Weinhandel und andere. Das alles zusammen bildet einen Complex von Betrieb und Kräften, der an sich selbst schon und ohne seine Wirkungen auf das Binnenland betrachtet keine geringere Bedeutung hat als irgend die andern großen Richtungen der Nationalthätigkeit; der seine selbständige Stellung auch schon in der ganzen Gesittung der davon berührten Gebiete bekundet, indem ein seefahrender District gewiß ein nicht minder eigenthümliches Gepräge in Sitten und Gebräuchen, in Neigungen und Bildungen zeigt als ein Ackerbau = oder ein Fabrikbezirk.

Dieser eigenthümlichen Stellung, diesem besondern und so hochwichtigen Interesse gemäß sollte die Schifffahrt auch in der Staatswirthschaftslehre und noch mehr in der ausübenden Staatskunst eine besondere Beachtung und eine ihrem Wesen entsprechende Behandlung erfahren, um so mehr als einige ihrer wichtigsten Zweige gar nicht in die Abtheilung der inländischen Gewerbe hineinzuzwängen sind. Nur die Fluß = und Küstenschifffahrt und einzelne Zweige der Fischerei allenfalls können unter diese Rubrik mit eingeheckt werden. In der That, der deutsche Zollverein, welcher doch alle Gewerbsamkeit unter eine Gesetzgebung bringen, allen Beschäftigungen Schutz und Ermunterung gewähren soll, hat seither noch gar nichts mit der Seeschifffahrt zu schaffen, keine seiner Bestimmungen

erſtreckt ſich auf ſie, und darin, daß einer der wichtigſten Zweige der Nationalwirthſchaft ſeinem Einfluſſe noch ganz entzogen und unbeſchützt iſt, liegt die Haupturſache ſeiner bisherigen Unvollkommenheit; Preußen ſteht noch vereinzelt da mit ſeiner Schifffahrtsgeſetzgebung, es trägt die Unkoſten für ſich, es nimmt auch für ſich die Schifffahrtsabgaben ein. Im Uebrigen vermittelt die Schifffahrt in weiteſter Ausdehnung den Völkerverkehr, ſie bildet die Grundlage aller internationalen Beziehungen, ſie führt mithin mehr als irgend eine andere Richtung des Lebens in das Gebiet der auswärtigen Politik, ſie iſt die wichtigſte Seite aller auswärtigen Verhältniſſe, ſie bildet einen Hauptabſchnitt des Völkerrechts, den Mittelpunkt, den Kern jeder nach außen wirkenden thätigen Staatskunſt.

Hier ſind wir nun auf dem Felde angelangt, wo die eigenthümliche und ausgezeichnete Bedeutung der Schifffahrt in ihrer ganzen Klarheit hervortritt, wo ſich zeigt, daß ſie durch nichts ſonſt zu erſetzen iſt, daß ſie unerläßlich iſt jedem Volke, das unter den vorwaltenden Staaten eine ehrenhafte Stellung behaupten will. Selbſt Adam Smith, der mit Recht von ſeinem Geſichtspunkte aus jede Arbeit, jede Thätigkeit für gleich werth hält, er ſtreicht hier die Segel ſeiner Theorie vor dem Gebietenden der Wirklichkeit; er erkennt an, daß keine Maßregel die Macht Englands mehr gehoben habe als diejenige, welche die engliſche Schifffahrt emporgebracht hat. Was ſind vortheilhafte Handelsverbindungen, wenn man ſie nicht zu ſchützen weiß? Was ſind Verträge, wenn man ſie nicht wirkſam machen oder ihre falſche Anwendung nicht verhindern kann? Was iſt ein Recht, wenn die Macht fehlt es geltend zu machen? Was iſt der ganze Handel, wenn ihm Sicherheit fehlt? Die Schifffahrt als Grundlage der Seemacht

gibt die Mittel, vortheilhafte Handelsverbindungen anzuknüpfen und zu behaupten, ferne Besitzungen und Colonien zu erwerben und zu behaupten, mitzuwirken in der Ausbreitung der christlicheuropäischen Cultur über die Welt, den gebührenden Einfluß im Weltverkehr zu erlangen und zu behaupten, das Recht allerwegen zu fordern und auszuüben und vor allem dem Handel und der Schifffahrt selbst jene Sicherheit zu gewähren, ohne welche sie nimmer gedeihen. Kein Volk, und wär's das größte, kann sich ohne Seemacht einer vollkommenen Vertheidigungsfähigkeit rühmen, einer wahrhaften Selbständigkeit und Unabhängigkeit. Oder liegen seine Küsten nicht offen den Einfällen seekräftiger Völker? seine Seeplätze, seine reichsten Städte, seine großen Emporien dem Raube und der Plünderung? Ist dort Unabhängigkeit, wo ein Volk bei jedem Seekriege, ohne darein sonst verwickelt zu sein, ausgesetzt ist, das Recht der Neutralen, den völkerrechtlichen Grundsatz: „freies Schiff, freies Gut!" an ihm verletzt zu sehen, und wo solches geschieht, nicht die Macht der Abwehr, nicht die Macht hat seine befleckte Ehre wieder herzustellen? Ist die Geschichte nicht voll Belege dazu? Man blicke nur auf die Lage der ostpreußischen Provinzen Rußland gegenüber, das sie zu Lande an der Weichsel umgehen und so seiner Flotte die Hand reichen kann: wir sehen uns auf die empfindlichste Defension zurückgeworfen und es verhielte sich anders, wenn Preußen, wenn Deutschland, wie es das doch so leicht vermöchte bei größerer Einigung, Rußland auf der See die Spitze bieten und die russischen Ostseeprovinzen mit Erfolg wie einst das weit ärmere Schweden, zur See angreifen könnte. Und was ist der Handel unserer Hansestädte, welche Gewähr seiner Dauer und Blüthe hat er, so lange die ganze Herrlichkeit, wie sich dessen jeder englische

Midshipman rühmt, durch ein paar englische Kriegsschiffe ungehindert in den Grund gebohrt, binnen wenigen Stunden vernichtet werden kann?

Worin besteht das Geheimniß der englischen Größe und Macht? In der Werkfortsetzung, was sagen will: in der fortdauernden Verbindung der Kräfte zur Herstellung eines blühenden Nationalgewerkwesens. Ja auf der Werksortsetzung beruht die Bedingung aller reellen dauernden Fortschritte, auf dem Fortbauen von Geschlecht zu Geschlecht. Die Römer bauten Jahrhunderte an ihrem Reiche wie die Britten. Das letztere aber hat die breiteste Grundlage, weil England sich dieser Werkfortsetzung nach allen Richtungen im großartigsten Maßstabe erfreut. Gesichert wird eine solche heute allein durch eine Marine. Sie entreißt dieselbe dem Zufalle, den Conjuncturen, den Verwickelungen zwischen den Staaten. Die brittische Seemacht hat bewirkt, daß England seinen Ausbau ungestört fortsetzen konnte, daß der Complex von errungenen Kräften und Fähigkeiten nie aufgelöst oder verflüchtigt ward, daß fortwährende Vermehrung daran stattfand und endlich die Riesenmacht dastand. In der Seemacht des Staats liegt auch die stabile Seite der Industrie, d. h. der ruhelosen Geschäftigkeit, der taumelnden Bewegung, der Entfesselung alles Festen, des Fortreißens in Wirbel und Strudel. Durch seine Seemacht erwarb England alle seine Besitzungen und Colonien, einen Schauplatz der Thaten für die Ehrgeizigen, für die Abenteurer, für die Unzufriedenen, jeder Thatendurst fand Befriedigung, die übermäßige Bevölkerung fand einen geregelten Abfluß, die großen Handelskrisen konnten sich bald wieder ausgleichen: so allein vermochte das brittische Staatswesen sich so ruhig und zugleich so lebendig, unter allen Stürmen und Gefahren so gehalten zu entwickeln, so konnte es

aus jeder Prüfung und Erschütterung frischer und mächtiger hervorgehen und einen Einfluß in der Welt erreichen, wie kein anderes Volk. Ohne Staatsseemacht fehlt der Industrie die stabile Seite, die ununterbrochene, nicht von Zufällen, Umständen und Erschütterungen abhängige Fortbildung, dem Volke Schutz in seinem auswärtigen Verkehr, den Küsten Schirm, dem ganzen Staatswesen Frische und Gediegenheit. Oder glaubt man, durch Schanzen und Bollwerke an den Küsten und Flußeingängen sich wenigstens im eigenen Lande Sicherheit vor dem Dreizacke zu verschaffen? Glaubt man, eine Mauer werde vor der vorgeschrittenen Kriegskunst zur See schützen können, die doch die Chinesen nicht einmal vor den Einbrüchen wilder Horden zu sichern vermochte? Nein, ein Kriegsschiff ist eine Angriffswaffe, der nichts widersteht, auf dem kleinsten Raum hat es eine Zerstörungskraft vereinigt, der man auf dem Lande keine ähnliche entgegensetzen kann; es bietet ein kleines Ziel, es kommt und verschwindet — ein furchtbares Gespenst der See. Es ist eine fliegende Festung, unendlich wichtiger als die stärkste des Landes, nicht gebannt an einen Ort den man umgehen kann, überall und nirgends, von Truppen bewaffnet, die wie verwegen und kühn auch, doch blind dem einen Befehle gehorchen. In der Seemacht ist die ganze Energie, der ganze Thatendurst, die ganze Unerschrockenheit, die ganze Kraft einer Nation dicht zusammengedrängt: es sind Donnerkeile diese durch die Wogen fliegenden Kriegsschiffe, welche das seekräftige Volk auf den Feind schmettert; es sind die Blitze eines zornflammenden Volkes. Es ist freilich vortrefflich, daß die Deutschen neuerdings daran denken, die Jahrzehnte hindurch vergessenen Festungen nachträglich gegen die Franzosen zu bauen, die entblößten Gränzen des südwestlichen

Deutschlands zu sichern vor den französischen Gelüsten, die sich in der Hauptstadt verrammeln. Aber warum vergißt Deutschland darüber die lebendigen Mauern seiner offenen Küsten, die schwimmenden Bollwerke auf der Ostsee und auf dem deutschen Meere?

Die Schifffahrt hat endlich eine hohe Wichtigkeit für die Rüstigkeit der Völker überhaupt. Schon oben gab ich dazu Belege aus der Geschichte. Die großen Fabrikgebäude, die spinnenden und webenden Casernen haben viele Gegner, die davon nachtheiligen Einfluß auf die Gesundheit der Arbeiter befürchten, deren Schwächung und Verkrüppelung. Mag nun die Besorgniß auch übertrieben sein, sie findet bei der Beschäftigung in der Schifffahrt nicht statt, ja diese bildet ein Heilmittel dagegen. Das Schiffsvolk ist das gesündeste, kühnste, kräftigste. Auf der See bleibt Leib und Seele gesund, steckt keine Verderbniß an. So lange ein Volk seetüchtig bleibt, wird es nicht verweichlichen, nicht entarten, hat es keine Noth an seinem Kerne anzustocken. Aus der Seethätigkeit weht gleichsam fortwährend ein erfrischender Hauch über das ganze Staatswesen, der auch die Nerven der übrigen Volksclassen stählt. Ich zögere nicht, gestützt auf die Lehren der Geschichte, die Behauptung auszusprechen, daß ohne diesen Aufguß seemännischer Frische, zumal bei den heutigen gewerblichen Zuständen, kein Volk nervig und tüchtig bleiben, kein Volk sich über eine verkrüppelte Bildung, über erbarmenswerthe Zustände emporheben könne. Die See ist eine unermeßliche, keinem Volke sonst zu ersetzende Turnschule, und die ernsteste, nützlichste und wirksamste, die es sich eröffnen kann. Die Engländer würden ohne ihre Seethätigkeit vielleicht schon in ihren Fabrikgebäuden verknechtet und verfault sein, wenn sie überhaupt dieselbe ohne solche jemals erlangt

hätten. Wasser ist das Symbol der Erfrischung und Reinigung, und Gott scheint die Meere so groß gemacht zu haben, damit sich alle Völker in der praktischen Schule für Tüchtigkeit des Geistes und Rüstigkeit der Sinne, welche sie bieten, üben und an der Seeluft Nerven und Nieren, an den Kämpfen zur See Arme und Beine stählen könnten. Das wußten unsere Altvordern sehr wohl: sie liebten die See, sie tummelten sich auf ihr umher, oft aus Noth, oft aus Lust zu Abenteuern, oft aus Kampfbegier. Stets galt ihnen das Seeroß für ebenbürtig mit dem Streitrosse. Kühnere Seefahrer hat kein anderes Volk geboren. Ihre Eigenschaften, körperliche und geistige, ihre Charakter, ihre Sitten und Lebensweise, ihre geographische Lage, ja ihr Beruf selbst machte sie vor allen andern seetüchtig. Seit den ältesten Nachrichten haben die Bewohner der deutschen Küsten ein kühnes Seevolk gebildet; schon Tacitus (Germ 44 ꝛc.) erzählt, sie seien außer der Landmacht auch im Besitze starker Flotten; er rühmt ihre eigenthümliche Schifffahrt, so wie die Bauart ihrer Schiffe. Von ihren spätern Heldenzügen weiß die Geschichte viel zu berichten. Ohne sonst vorgeschrittenen Gewerbfleiß hatten sie einen vorgerückten Schiffbau, sie machten in den gefährlichsten Meeren kühne weite Züge, sie kannten die ersten das feste Land von Amerika und viele Inseln tief in den nördlichen Meeren. Sie haben die meisten wichtigen Erfindungen in der Schifffahrt gemacht, fast alle Bezeichnungen, Rufe und Namen in der Schiffstechnik sind germanischen Ursprungs. Noch heute sind die germanischen Völker auf der See die unerschrockensten, die tüchtigsten, auch die weit mächtigsten; und mittelst der Schifffahrt scheinen sie mehr und mehr für alle Erdtheile zu werden, was sie nach dem Sturze des innerlich ermatteten Römerreichs für Europa gewesen sind.

Je offenbarer aber die Naturanlage der Germanen für die Seeschifffahrt ist, desto mehr muß man beklagen, daß gerade Deutschland durch den eigenen Gang seiner Geschichte Jahrhunderte hindurch wie vom Meere entfernt ward und noch immer nicht sein Erbtheil, seine Mittel und Kräfte zu einen und zu benutzen versteht zum Heile des Ganzen, noch immer nicht den Weg einschlägt, auf dem es allein zur Seekräftigkeit gelangen kann, zu allen den Wohlthaten, die diese mit sich führt. Dieser Weg besteht lediglich in Schutz und Organisirung der deutschen Schifffahrt. Gott sei Dank, er ist von vielen Vaterlandsfreunden begriffen, er ist bereits Tausenden in das Herz gewachsen, und in neuester Zeit findet der Ruf um Schutz für die deutsche Schifffahrt fast in jeder deutschen Brust ein lautes Echo — für sie, die selbst in unsern eigenen Häfen wie eine geduldete erscheint, um die wir mit Ausländern verhandeln und buhlen sehen. O, möchte dieser Ruf unserer Nation nicht länger überhört werden, möchte er endlich durchdringen bis in die Herzen derjenigen, die da helfen können!

Man rühmt gern, unsere Verhältnisse hätten sich schwungvoll gestaltet: warum sollen wir uns denn begnügen, den Zustand unserer Schifffahrt nicht verschlechtert zu sehen, was kaum möglich ist? Man suche nicht bloß die Geschichte des Welthandels zu kennen, sondern sie auch — was wichtiger — zu Frommen des Vaterlandes anzuwenden. Was war England damals (1651) als Cromwell es mit der Schifffahrtsacte beschenkt — seinem folgenreichsten Werke? Im Innern durch bürgerliche Kriege zerrüttet, uneins mit Schottland und Irland, an Bevölkerung, Bildung und Betriebsamkeit nicht zu vergleichen mit dem deutschen Zollvereine; Spanien, Portugal, Frankreich, die nordgermanischen Staaten zumal Holland hatten

ansehnliche Flotten, vor denen die englische sich noch beugen mußte; es hatte keine entwickelte Industrie, keine Canäle noch Eisenbahnen, es gebot nicht über Kräfte und Capitale wie jetzt Deutschland; es konnte auf keine große Vergangenheit zurückblicken — die brittischen Königreiche behaupteten vor ihrer festern Verschmelzung nur einen untergeordneten Rang im Weltverkehr. Aber England fragte nicht die Vergangenheit um in ihr stecken zu bleiben, sondern um sich aus ihr emporzuheben. Und wie reich belohnte das Glück hier wie immer den vorwärts strebenden Muth! Kein Mensch, Cromwell selbst nicht, übersah damals schon alle die Folgen jener Maßregel, die zunächst nur die englische Schifffahrt gegen die Concurrenz der Holländer schützen, ihr eine größere Ausdehnung geben, den wichtigen Schiffbau fördern, Seeleute bilden, und alle Hülfsmittel der Vertheidigung für den Fall eines Kriegs bereiten sollte. Noch erlaubt die Acte den englischen Schiffen beim Fischfang an den englischen Küsten ein Viertel fremde Matrosen aufzunehmen zur Unterweisung der eigenen und fünfzig Jahre später schon ringt Englands Flagge um die Alleinherrschaft der Meere! Und nun unaufhaltsam entwickelte sich Albion von Stufe zu Stufe: die große Maßregel, weil sie ihm das Uebergewicht in der Schifffahrt gegeben, suchte fort und fort wirkend ihm dieß nach allen Richtungen zu erringen. *) Denn auf der Schifffahrt beruht der Küsten und des Handels Sicherheit, die See- und Colonialmacht, der Welthandel und die Weltmacht.

*) Dieß ist so wahr, daß als England bereits zur See herrschte, es bei ihm zu Hause noch in gar mancher Hinsicht schwach aussah; so in Hinsicht der Wegverbindung — vor 1759 war kein Canal im Lande gegraben — so in Hinsicht seiner jetzt wichtigsten Gewerbzweige.

Auf Englands umsichtige Handelspolitik ist leichter zu schmähen als es ihr gleich zu thun, und ob eine Maßregel, wie Alles auf Erden, auch irgend eine hemmende Seite habe, das thut ihrer Wirksamkeit im Großen keinen Eintrag. Niemand übrigens verlangt einen deutschen Abdruck der englischen Schifffahrtsacte; wir befinden uns in einer andern Lage und werden einen unsern und den heutigen Weltverhältnissen angemessenen Weg einschlagen müssen; wir haben weite Landgränzen und liegen an vier Meeren, die nur auf Umwegen zu Wasser verbunden sind und deren Häfen hauptsächlich von der Thätigkeit des Binnenlands ihre Belebung erwarten; wir können nicht abweichen von dem Principe der Handelsfreiheit, das die Grundlage unserer Zolleinigung bildet. Aber daß die deutsche Schifffahrt nicht mehr dem Auslande preisgegeben werde, daß sie gesetzlichen Schutz in allen deutschen Häfen erlange, daß sie unter einem Banner sich einige und zu dessen Vertheidigung alle deutschen Staaten sich die Hand reichen — das ist eine unabweisbare Forderung. Wir sorgen im Innern für Wegverbindung, bauen Canäle und Eisenbahnen, unsere Gewerbthätigkeit mehrt sich mit jedem Jahre, wir haben technische Schulen und Werkstätten, steigenden Zuwachs an tüchtigen Mechanikern, wir haben einen ergiebigen Boden, ausgedehnte Seeküsten und alles was zum Schiffbau und zur Seefahrt gehört; Holz und Eisen fehlen uns so wenig als im Seehandel alterfahrne Städte; Matrosen und Seelustige, hinlänglich um damit Flotten auszurüsten und zu bemannen: da bedarf es wahrlich nur des Zusammenwirkens, des gemeinsamen Willens um eine blühende Schifffahrt und einen selbständigen Antheil am Welthandel zu erlangen, so wie die Mittel beides zu beschützen.

Um wenigstens einen Versuch zu einem Organisirungs-

plane der deutschen Schifffahrt zu machen, unterscheide ich das, was Bundessache sein muß, von dem was dem einzelnen Staate oder Staatenvereine vorläufig könnte anheimgestellt bleiben. Schon im zweiten Capitel dieser Schrift war von der Schwierigkeit die Rede, die früher stattfand und auch jetzt noch wohl nicht verschwunden ist, sich durch den Bundestag zu einem gemeinsamen deutschen Zoll = und Handelswesen zu vereinbaren. Ich sehe daher von einer eigentlichen Schifffahrtsgesetzgebung für Deutschland von Seiten des Bundes ganz ab und lege ihm nur die Vereinbarung zu dem einen Beschlusse ob: es solle in Uebereinstimmung mit dem Wesen des deutschen Bundes, so wie mit den Bestimmungen der deutschen Bundesacte und den Beschlüssen des Wiener Congresses fortan die deutsche Schifffahrt sowohl in den deutschen Häfen als in allen ihren Verhältnissen zum Auslande ein Ganzes bilden. Um dieß Ganze auch äußerlich darzustellen, dazu gehört natürlich ein sichtbares Zeichen, eine deutsche Bundesflagge. Damit die deutsche Schifffahrt aber auch wirklich ein Ganzes bilde, ist durchaus erforderlich, einmal daß alle deutschen Schiffe in allen deutschen Häfen, sodann daß alle deutschen Schiffe im auswärtigen Verkehre Deutschlands gleichgestellt und gleich berechtigt sind. Hierauf dürften sich vorerst die bundesgesetzlichen Bestimmungen beschränken. Jeder deutsche Staat könnte nun zwar nach wie vor auf eigene Hand Schifffahrtsverträge mit fremden Ländern unterhandeln und abschließen, aber darin für seine eigenen Schiffe keine Vortheile bedingen, die nicht auch den übrigen deutschen Schiffen zu gut kämen. Was denn von selbst die wichtige Folge nach sich zöge, daß Deutschland in der Regel gemeinsam, also mit mehr Nachdruck, seine Schifffahrtsbeziehungen

zum Auslande regeln und sich diesem gegenüber hierin immer als ein Ganzes darstellen würde. Die deutschen Staaten bildeten nunmehr gleichsam einen großen Schifffahrtsstaat dem Auslande gegenüber ungefähr wie die Vereinigten Staaten von Nordamerika; wie ein amerikanisches Schiff in brittischen Häfen gleich behandelt wird, welchem der Vereinten Staaten es auch angehört, aus welchem ihrer Häfen es kommt, so würde fortan auch jedes deutsche Schiff gleich behandelt werden, ob es ein hanseatisches oder ein preußisches sei, ob es aus einem niederdeutschen oder aus einem österreichischen Hafen komme. Das was jedes deutsche Gemüth empört, würde aufhören, daß nämlich die deutsche Schifffahrt in unsern eigenen Häfen oft bloß wie eine geduldete erscheint und wir darüber (z. B. daß preußische Schiffe aus hanseatischen Häfen oder hanseatische Schiffe aus preußischen Häfen in brittische eingehen dürfen) mit Ausländern verhandeln und für die schmähliche Erlaubniß in einem deutschen Hafen als deutsches Schiff behandelt zu werden, Vortheile von höchster Wichtigkeit opfern sehen.

Niemand kann an dem Rechte des deutschen Bundes zweifeln, einen solchen Beschluß zu fassen. Selbst nicht, wenn noch Verträge zwischen einzelnen deutschen Staaten und fremden Ländern beständen, welche demselben nicht ganz entsprächen. Diese Verträge gäben keinem Staate die Befugniß, für ihre stipulirte Dauer gegen jenen Beschluß zu protestiren; denn sie bestehen nur rechtlich insofern sie mit der Bundesgesetzgebung übereinstimmen; dieß bleibt unter allen Umständen die höhere Voraussetzung ihrer rechtlichen Existenz. Das Recht des deutschen Bundes jenen Beschluß zu fassen, stützt sich nicht auf das Völkerrecht, sondern auf das deutsche Staatsrecht, es liegt im Wesen unseres Bundes, der aus dem Reiche

deutscher Nation hervorgegangen ist, es ist sogar als Verpflichtung ausdrücklich in den Bestimmungen der deutschen Bundesacte ausgesprochen, welche vorschreibt, die deutschen Staaten sollen sich zu einem Handelswesen vereinbaren. Kein deutscher Publicist dürfte wohl die Sache aus einem andern Gesichtspunkte ansehen, gewiß aber keiner zugeben, daß eine ganz deutsche Frage auf das Gebiet des Völkerrechts verrückt werde.

Der Bundesbeschluß zu Gunsten der deutschen Schifffahrt dürfte sich demnach auf folgende Bestimmungen beschränken:

1) Alle Seeschiffe deutscher Nation versehen sich außer der Flagge des Staats, dem sie angehören, mit der deutschen Bundesflagge, zum Zeichen daß die deutsche Schifffahrt ein Ganzes bildet unter dem Schutze des deutschen Bundes;

2) in keinem deutschen Hafen ist es gestattet einen Unterschied in der Behandlung hinsichtlich der Schifffahrts- und Hafenabgaben oder der Waarenzölle zu machen zwischen den eigenen Schiffen und den Schiffen der übrigen deutschen Staaten;

3) im auswärtigen Schifffahrtsverkehre soll kein Vortheil durch Vertrag auf die Schiffe eines deutschen Staats beschränkt werden können und alle deutschen Staaten wollen so viel möglich Schifffahrtsverträge gemeinsam unterhandeln, jedenfalls aber in ihren Verträgen die deutsche Schifffahrt als ein untrennbares Ganzes festhalten.

Selbstredend muß der deutsche Bund, wenn er die Seeschifffahrt als Nationalangelegenheit behandelt und ihr Schutz verheißt, auch über die Mittel gebieten solchen zu verleihen. Er muß also auf Gründung einer Bundesseemacht Bedacht nehmen. Die Organisirung einer solchen

kann keine übermäßige Schwierigkeit darbieten, ihre Zusammensetzung kann analog sein der des Bundesheeres. Ich brauche wohl kaum zu bemerken, daß es hier auf die plötzliche Erschaffung einer furchtbaren deutschen Kriegsflotte nicht abgesehen ist, es sich vielmehr nur um Gewinnung eines Kerns für eine zukünftige Marine handelt, um die ersten Anfänge, um einen mäßigen bundesgesetzlichen Bestand an Kriegsschiffen, der für die Zwecke der Gegenwart ausreicht. So gewiß auch eine mächtige Flotte viele Vortheile mit sich führt, so ist doch eine große Zahl Kriegsschiffe nicht eben ein nothwendiges Erforderniß, um eine große Handelsmarine zu heben; diese muß immer jener vorausgehen, vielleicht hemmt Frankreich die Entwickelung seines Seehandels durch seine übertriebenen Bestrebungen, sich eine furchtbare Kriegsmarine zu verschaffen, und bewirkt dadurch, daß diese selbst keinen Bestand erlangt, indem sie keine hinlängliche Grundlage hat. Das Beispiel der Vereinigten Staaten beweist, wie gering eine Seemacht zu sein braucht, um eine große Handelsschifffahrt zu schützen, nichtsdestoweniger wetteifern die Nordamerikaner im Seehandel gar keck mit den Engländern. Auch reicht die nicht beträchtliche österreichische Kriegsmarine doch vollkommen hin, um den Handel dieses Staats im Mittelmeere, wo seine Schifffahrt eine der größten ist, zu schützen; sie gewährt jeden Dienst, welcher verlangt werden kann, ist überall wo es nöthig ist gegenwärtig, ohne doch Eifersucht zu erregen. Nicht die Anzahl von Kriegsschiffen, welche ein Volk bereits ausgerüstet hat, sondern die Leichtigkeit, mit welcher es solche bauen und bemannen kann, die Anzahl der Officiere und Matrosen, die es vorräthig hat, und die auf Kauffahrern und auf dem Fischfange besser gebildet werden als auf Kriegsschiffen, und der maritime -

Geiſt, der es beſeelt, gibt den Maßſtab ſeiner Kräfte zur See an die Hand. Die Vereinigten Staaten bilden deßhalb die zweite Seemacht der Welt, und auch der deutſche Bund könnte es darin Frankreich und Rußland zuvorthun. Die nordamerikaniſche Marine beſteht gegenwärtig aber nur aus 11 Linienſchiffen, 13 Fregatten, 21 Kriegsſchaluppen (von 16 bis 20 Kanonen) und 18 kleinern Schiffen, worunter 2 Dampffregatten (mit 4 Kanonen). Indeß beſitzen ſie Matroſen, Officiere und Arbeiter in den Kriegshäfen, deren ſie am atlantiſchen Meere auch große haben, die Fülle und beſtanden auch gegen England die glücklichſten Gefechte, wie namentlich 1813 auf dem Erieſee, wo ſie eine engliſche Flotte wegnahmen. Es handelt ſich alſo vorläufig nur um die Stärke und zweckmäßige Vertheilung einer deutſchen Seemacht, entſprechend dem Bedürfniſſe der Sicherheit für unſere Schifffahrt, unſern Handel und unſere großen Seeplätze. Das deutſche Bundesheer zählt zehn große Heertheile, wovon Oeſterreich 3, Preußen 3, Bayern 1 und die übrigen deutſchen Staaten auch 3 aufſtellen. Ich halte den Beſtand der Bundesflotte für genügend, wenn ungefähr nach dieſem Maßſtabe drei Geſchwader gebildet werden, eines für das Mittelmeer von Oeſterreich, eines für die Oſtſee von Preußen und Mecklenburg, und eines für die Nordſee von den übrigen Küſtenſtaaten. Etwa zählte Oeſterreich dabei mit 3 Linienſchiffen von erſter bis dritter Größe 3 Fregatten, 3 Kriegsſchaluppen und 2 Kriegsdampfboote; Preußen, das ſo viele treffliche Kriegshäfen aber kein Kriegsſchiff hat, ebenfalls mit 3 Linienſchiffen von erſter bis dritter Größe, 2 Fregatten, 2 Kriegsſchaluppen und 1 Kriegsdampfboot; die beiden Mecklenburg mit 2 Fregatten; Holſtein mit 1 Linienſchiff dritter Größe und 1 Kriegsſchaluppe; Hannover und Oldenburg

mit 1 Linienschiff erster Größe, 1 Kriegsschaluppe und 1 Kriegsdampfboot; die Hanseſtädte mit 1 Linienschiff erster Größe, 3 Fregatten und 3 Kanonenbooten; Holland für Limburg mit 1 Linienschiff zweiter Größe, entweder in Natur oder in Geld. Natürlich müßte diese verhältnißmäßig größere Belaſtung der deutschen Küſtenſtaaten von Seiten des Bundes durch anderweitige Erleichterungen ausgeglichen werden; das geeignetſte Mittel dazu bildete die Zuſammenſetzung des Bundesheeres. Demgemäß dürfte Limburg, ſobald Holland dafür 1 Linienschiff zweiter Größe gehörig ausgerüſtet und bemannt ſtellte, der Verpflichtung jedes weitern Bundescontingents enthoben ſein; dürfte das Contingent der Hanseſtädte auf die Hälfte (die dann zur Bemannung ihrer Kriegsſchiffe zu verwenden wäre), das von Holſtein auf zwei Drittheile, das von Mecklenburg, Hannover und Oldenburg auf drei Viertel ihres gegenwärtigen Contingents herabgeſetzt werden. Damit nun aber das Bundesheer in ſeiner bisherigen Stärke erhalten würde, müßte der durch dieſe Contingentsminderung bewirkte Ausfall an Mannſchaft auf die übrigen deutſchen Staaten, mit Ausſchluß Oeſterreichs und Preußens, vertheilt, alſo das Contingent von Bayern, Würtemberg, Baden ꝛc. um ein Geringes erhöht werden, wogegen gewiß keiner dieſer Staaten die mindeſte Einwendung erheben würde. Auf dieſe Weiſe wäre die Laſt der deutſchen Bundesſeemacht über ganz Deutſchland, wie mir dünkt, angemeſſen vertheilt: die Vertheidigungsfähigkeit des geſammten Vaterlands wie die eines jeden ſeiner Theile würde auf eine ſeinen Verhältniſſen entſprechende Art erhöht, die Bewohner der Küſtenländer, die lieber in der Marine als im Landheere dienen, fänden Gelegenheit hiezu, und die Streitkraft der Staaten des ſüdweſtlichen Deutſchlands, das am meiſten auf der Landgränze ausgeſetzt und ent-

blößt ist und dem überhaupt eine größere Wehrfähigkeit durch ein zweckmäßiges Landwehrsystem noththut, fände sich vermehrt.

Nach der oben beispielsweise aufgestellten Vertheilung bestände also das Geschwader des Mittelmeers aus 3 Linienschiffen, 3 Fregatten, 3 Schaluppen und 2 Kriegsdampfschiffen, wozu Oesterreich wahrscheinlich noch eine Menge kleinerer Kriegsfahrzeuge fügen würde; das Geschwader der Ostsee aus 3 Linienschiffen, 4 Fregatten, 2 Schaluppen und 1 Kriegsdampfboot, außer den kleinern Fahrzeugen; das Geschwader der Nordsee aus 4 Linienschiffen (2 erster, 1 zweiter und 1 dritter Größe), 3 Fregatten, 5 Schaluppen und 1 Kriegsdampfboot, woran sich mehrere kleinere Küstenschiffe reihen würden. Dieß Verhältniß in der Aufstellung dürfte nicht so ganz unzweckmäßig befunden werden. Die etatsmäßige Bundesflotte bestände aus 10 Linienschiffen (4 erster, 3 zweiter und 3 dritter Größe), 10 Fregatten, 10 Kriegsschaluppen und 4 Dampfbooten, im Ganzen aus 34 Kriegsschiffen. *) Eine Seemacht, die, wie mäßig auch, doch hinreichen dürfte zur Sicherung unserer Schifffahrt und der Hauptzugänge unseres Landes zur See, und die sich bald als eine mächtige Triebfeder erweisen würde zur Anknüpfung überseeischer Verbindungen, zur Erlangung von Colonien, zur Ausdehnung unserer Schifffahrt und unseres Handels. Ja sie würde durch Bündniß oder Einigung mit der holländischen und dänischen Flotte zu einer respectablen Seemacht anwachsen, die kein Ereigniß und in ihren Gewässern keine andere Seemacht zu scheuen brauchte;

*) Die englische Marine bestand 1841 aus 606 Segeln, worunter über 100 taugliche Linienschiffe und 76 Dampffregatten. Indeß ist diese Macht stets über alle Meere vertheilt.

daß aber die kräftige Entwickelung des deutschen Handelssystems Holland und Dänemark uns mehr und mehr nähern müsse, ist schon früher gezeigt worden. — Die übrigen Anordnungen verständen sich von selbst. Vom Bunde ginge die Ernennung eines Admirals der deutschen Flotte, eines Beiadmirals, eines Admiralzeugmeisters und des Hauptstabes der Marine aus; Oesterreich ernennte die Befehlshaber und Officiere des südlichen Geschwaders; Preußen die des östlichen, mit Ausnahme der Officiere auf den beiden Mecklenburger Fregatten; die übrigen Küstenstaaten die des Nordseegeschwaders, jeder die Officiere des von ihm gestellten Schiffes. Außer den Seemannsschulen würden drei höhere Anstalten zur Ausbildung der Officiere errichtet, eine in Danzig, eine in Hamburg und eine in Triest. Feste sichere Kriegshäfen mit Seezeughäusern und allen Gegenständen der Ausrüstung würden am zweckmäßigsten errichtet etwa für die Nordsee bei Emden im Dollart, für die Ostsee bei deren bestem Kriegshafen Memel, fürs Mittelmeer an der istrischen Küste. Die Ausgaben dafür trüge der Bund oder jeder der drei Seekreise für sich. Alle Kosten für Herstellung dieser Kriegsmacht hätten jedenfalls keinen Belang im Verhältniß zu den Vortheilen, die daraus für Deutschlands Sicherheit, Handel und Größe fließen würden.

Ich komme jetzt auf die eigentliche Schifffahrtsgesetzgebung, welche den einzelnen deutschen Staaten anheimgestellt blieb. Es kann uns hier nicht auf die besondere Lage des einen oder andern Staats ankommen, sondern auf das allgemeine Gesetz, das für jeden zweckmäßig, von jedem befolgt allmählich zur Uebereinstimmung leiten muß. Natürlich muß dieß dem Principe der Verkehrsfreiheit entsprechen, das auch dem Zollver-

eine allgemein zu Grunde liegt und das wir im dritten Capitel als das wahre jeder zeitgemäßen Handelspolitik erkannt haben. Unsere Gesetzgebung wird demnach auch hier von der Schifffahrtsfreiheit ausgehen. Diese aber zu verwirklichen ist nicht auf abstractem Wege, sondern nur aus den bestehenden Verhältnissen heraus möglich; sie findet im Schutze der Gesetze wie jede Freiheit ihre Realität, nicht im Unbeschränkten, Maß- und Gränzenlosen. Der gesetzliche Schutz darf aber nicht weiter gehen als die Möglichkeit der Concurrenz es erheischt, soll er nicht hemmend wirken und sich gegen das Princip der Verkehrsfreiheit kehren. Wie wir schon früher gesehen haben, daß die Möglichkeit der freien allseitigen Mitbewerbung allein das die Handelsfreiheit verwirklichende Princip ist, so bildet sie demnach auch die Grundlage der wirklichen Schifffahrtsfreiheit; unserer Schifffahrt den gesetzlichen Schutz vorenthalten, welcher ihr die Möglichkeit der Concurrenz sichert, heißt nicht sie freigeben und erhalten, sondern sie preisgeben jeder Ueberlegenheit und jeder Unterdrückung. Wie die Möglichkeit der Concurrenz für den inländischen Gewerbfleiß erreicht wird durch die Zolltarifsätze (die sogenannten Schutzzölle, welche in unserm Handelssysteme richtiger Erziehungszölle genannt würden), so für alle Zweige der Gewerbsseeschifffahrt durch die Unterschiedsabgaben, d. h. durch diejenigen Abgaben, welche fremde Schiffe an Hafen- und Schifffahrtsgeldern und an Zöllen von Waaren mehr entrichten müssen, als die eigenen und welche die unmittelbaren Staatseinkünfte an Schifffahrtsabgaben übrigens eher mindern als mehren. Die Differenzzölle *) entsprechen

*) Mit diesen Schiffsdifferenzzöllen sind nicht diejenigen

also durchaus den übrigen Schutzzöllen; sie haben einen und denselben Grund und Boden, und es ist ganz folgewidrig, diese zu billigen und jene zu verdammen; was die Schutzzölle den Landgewerben und der innern Gewerkkraft sind, das sollen die Differenzzölle der Seeschifffahrt sein: sie sollen die Seekraft eines Volkes groß erziehen, pflegen und schützen und ihr die Möglichkeit verschaffen, in allen Zweigen der Gewerbsschifffahrt und auf allen Meeren zu concurriren.

In der That, wenn alle und jede Schifffahrt zwischen den Ländern und an den Küsten erlaubt, und durch kein besonderes Verbot irgend welche von keinem Staate ausgeschlossen oder beschränkt wäre, so würden mit Umsicht berechnete und sich nach den Verhältnissen regelnde Differenzzölle vollkommen ausreichen, um der Schifffahrt jedes Staats in jedem Zweige und in allen Meeren die Möglichkeit des Mitbewerbs zu sichern; die Differenzzölle des einzelnen Staats würden sich nach dem Schutzbedürfniß seiner Schifffahrt richten, also nicht nach der Höhe der Differenzzölle anderer Staaten, wie auch die Schutzzölle für die inländische Gewerkkraft sich nach deren Bedürfniß allein richten sollten, und der in der Schifffahrt am weitesten vorgerückte Staat könnte

---

Differenzzölle zu verwechseln, die meist auf Verträgen beruhen und die Erzeugnisse eines Landes vor denselben Erzeugnissen anderer Länder bei der Einfuhr begünstigen. So begünstigte der Zollverein in dem holländischen Vertrag holländischen Zucker und Reis; so begünstigen England, Frankreich, Holland ꝛc. durch Differenzzölle ihre eigenen Colonialerzeugnisse vor den fremden bei der Einfuhr ins Mutterland; so könnte Deutschland die Erzeugnisse der freien Colonialstaaten durch Unterschiedszölle begünstigen gegen gleiche Zugeständnisse hinsichtlich seiner Fabricate.

in den meiſten Beziehungen ihrer ſchon ganz entbehren. Hieraus würde ohne Zweifel der freieſte, blühendſte, lebendigſte Schifffahrtsverkehr erwachſen, als auf der Grundlage wirklicher Schifffahrtsfreiheit. Allein die beſtehenden Verhältniſſe entſprechen dieſem an ſich wünſchenswerthen Zuſtande nicht; die Wichtigkeit der Schifffahrt für Begründung einer See- und Colonialmacht hat mehrere Staaten, zumal England, zu einer Schifffahrtsgeſetzgebung bewogen, die nicht bloß auf die Möglichkeit der Mitbewerbung zielt, ſondern auf Seemächtigkeit, auf die Herrſchaft der Meere — zu einer Geſetzgebung, die durch unbedingte Ausſchließungen und Verbote die ganze Schifffahrt und den ganzen Seehandel des Landes, ſo weit nur ihr Einfluß und ihre Gewalt reicht, den eigenen Schiffen vorbehält. Hiergegen ſind Differenzzölle unwirkſam; dieſe verhelfen höchſtens in der erlaubten Schifffahrt zur Möglichkeit der Concurrenz, und auch in dieſer nicht einmal, wenn der überlegene Seeſtaat ſich durch beſondere Ausſchließungsgeſetze ſchon im voraus der wichtigſten Zweige des Seehandels geſichert hält. England z. B. hat jedenfalls, ſo lange wir ſeine Schifffahrtsgeſetze nicht erwiedern, unſerer Concurrenz gegenüber für die Zufuhr aller, auch der nicht brittiſchen Colonialerzeugniſſe, zwei Abſatzwege, den brittiſchen und den deutſchen Markt; der Deutſche dagegen nur einen und zwar den heimiſchen, den Engländern auch offenen Markt; hierdurch wird der Mitbewerb der deutſchen Schifffahrt auch im erlaubten Seehandel in Feſſeln geſchlagen, und die nachtheilge Rückwirkung davon auf den Abſatz deutſcher Fabricate in den Ländern der heißen Zone und auf den ganzen deutſchen Seehandel liegt auf der Hand. Das einzige Mittel gegen ſolche Beſchränkungen mit Erfolg anzukämpfen und der eigenen Schiff-

fahrt die Möglichkeit der Concurrenz zu erringen, besteht in einer ähnlichen Beschränkung der fremden Schiffe in dem diesseitigen Seebetriebe zu Gunsten der eigenen Schifffahrt. Denn wenn wir dadurch auch keinen neuen Markt gewinnen, so gewinnen wir doch den eigenen und beschränken diejenigen, die uns dazu nöthigten; und geschieht dieß allgemein, so kann kein Staat aus seinen Beschränkungen noch Vortheil für seinen Mitbewerb ziehen, und es besteht kein Grund weiter für ihn dieselben noch fortbestehen zu lassen. Sind es daher auch Wiedervergeltungsmaßregeln, zu welchen allerdings die Ehre der Nation, so wie Politik und Klugheit dringend auffordern, so ist das doch nicht ihr eigentlicher Zweck; sie sind nicht ergriffen worden bloß um einen Schlag zurückzugeben, sondern zur Vertheidigung und zum Schutze der Nationalschifffahrt, zur Hebung ihrer Mitbewerbsfähigkeit, also auch zu Gunsten der Verwirklichung der Schifffahrtsfreiheit. Damit dieß nun für alle Fälle ganz klar heraustrete und um dem Principe der Handelsfreiheit treu zu bleiben, müßten die beschützenden Schifffahrtsgesetze den Grundsatz voranstellen, daß ihre Beschränkungen keine Anwendung finden sollen auf die Schiffe solcher Staaten, die selbst frei davon sind, und daß sie auch aufhören sollen gegen solche angewendet zu werden, welche zu einem gleichen Zugeständnisse sich bereit erklären. Dadurch unterscheiden sie sich im Principe vollständig von den englischen Schifffahrtsgesetzen, die grundsätzlich und ohne Rücksicht ausschließen und mehr nach dem Monopole aller Schifffahrt, als nach der Schifffahrtsfreiheit streben.

Wir haben demnach zwei Maximen gewonnen, von welchen unsere Gesetzgebung nicht abgehen darf, will sie anders unserer Schifffahrt die Möglichkeit der Concur-

renz erringen und ſichern helfen. Nämlich die Einführung von mäßigen Unterſchiedsabgaben in der erlaubten Schifffahrt, und von Gegenſeitigkeit in den Ausſchließungen und Beſchränkungen. Ein Schifffahrtsſyſtem, das dieſe Grundſätze vereinigt durchführt und das man das Syſtem der Gegenſeitigkeit in den Schifffahrtsgeſetzen nennen kann, iſt gebaut auf dem wahren Boden der Handelsfreiheit. Ein ſolches muß das deutſche Vereinsſyſtem ſein, denn ein ſolches allein, und nicht Preisgeben noch Monopoliſiren, ſtimmt mit dem Geiſte und dem Sinne des deutſchen Handelsbunds überein, mit den wahren Intereſſen der deutſchen Nation, wie mit den Intereſſen der Menſchheit und der Freiheit.

Seine Wirkungen gingen weſentlich darauf hinaus: nach Maßgabe der engliſchen Geſetze würden alle außereuropäiſchen Producte, von England kommend oder aus nichtbrittiſchen Erzeugungsländern in brittiſchen Schiffen direct eingeführt, zum Verbrauch innerhalb der Vereinsſtaaten nicht zuläſſig ſein; dieſelben Einfuhren, von Frankreich kommend oder in franzöſiſchen Schiffen aus den Erzeugungsländern zugeführt, würden nach Maßgabe der franzöſiſchen Geſetze nur zu höhern Zöllen als unter der Vereinsflagge oder direct zum Verbrauch zuläſſig ſein; eben ſo ſtellten ſich Ein- und Ausfuhren in ſpaniſchen, portugieſiſchen und andern fremden Schiffen, nach Maßgabe der Geſetze dieſer Länder, ungünſtiger als dergleichen in Vereinsſchiffen; die erzeugende Schifffahrt würde durch mäßige Differenzzölle im Allgemeinen nach dem Schutzbedürfniß der Concurrenz der einheimiſchen Rhederei geſichert, England aber von unſerer Fiſcherei ausgeſchloſ-

ſen — der Verein nähme England keine Häringe zum Verbrauche ab und den Thran nur mit einem dem Verbote gleichkommenden Zolle; — dagegen wären die Flaggen der Staaten, in deren Häfen deutſche Schiffe gleiche Begünſtigung mit den nationalen genießen, in deutſchen Häfen den einheimiſchen gleich zu behandeln. Ich gebe gern zu, daß die plötzliche unvorbereitete Einführung dieſes Syſtems bei der beſtehenden Suprematie Englands über den Handel Deutſchlands Manches ins Stocken bringen und vielleicht für einige Zeit eine Verſchlechterung in der Beſorgung der deutſchen Seemärkte hervorrufen könnte, obwohl die Engländer einſt im ähnlichen Fall nichts nach momentanen geringfügigen Uebelſtänden fragten; daß es mithin wünſchenswerth erſcheine, die Einführung desſelben ſei das allmähliche Werk der Zeit. Im übrigen liegen die Folgerichtigkeit und Billigkeit des Syſtems klar vor; auch erheben ſich Bedenken dagegen nur hinſichtlich der conſequenten Ausführung. Es hat indeß mit dieſen Bedenken nicht viel auf ſich. So befürchtet man namentlich Mangel an deutſchen Schiffen; alljährlich kommen, ſagt man, an 70 engliſche Schiffe und noch mehr mit reichen Ladungen von Amerika, beſonders von Braſilien, bloß nach Hamburg; es ſind Retouren gegen die Ausfuhr engliſcher Manufacturwaaren, welche der Eigenthümer nach einem Markte des Continents conſignirt, weil ſie in England durch Zollbevorzugung der eigenen Colonialerzeugniſſe nicht zum Verbrauch kommen und der Verkauf aus dem Entrepot ſich nicht rentirt; es ſei nun nicht anzunehmen, daß ſolche bisher regelmäßig in engliſchen Schiffen nach Deutſchland gelangte Ladungen alle nach Einführung der Schifffahrtsgeſetze in deutſchen Schiffen hier ankommen würden. Solche und ähnliche Argu-

mente verstärken nur die Gründe für Einführung jenes Systems. Ist es nicht klar, daß wir Deutschen uns unendlich besser dabei stehen, Retouren von amerikanischen Producten für unsere eignen Aussendungen dahin und in eigenen Schiffen anlangen zu sehen, als für brittische Fabricate in brittischen Schiffen? Daß es uns an Schiffen dazu fehlen sollte, wie man sagt, ist baarer Unsinn, wenn es uns nicht an Muth gebricht; denn es fehlt uns nicht an Holz und Stoff und Händen zum Schiffbau, noch an Matrosen und Seelustigen für die Bemannung. Hat man vergessen, wie Holland, dessen Schifffahrt auch in englischen Händen war, welches Holz und die übrigen Materalien und die Gegenstände der Ausrüstung und Versorgung meist aus der Fremde beziehen, die Arbeit theuer bezahlen muß, dem Mittel und Menschen fehlen — wie dieß kleine Holland binnen wenigen Jahren sich durch ein kräftiges Schutzsystem und das Wirken seiner Handelsgesellschaft eine große Zahl von Ostindienfahrern anschaffte, und von der Herrschaft des englischen Schiffsraums befreite? wie Nordamerika binnen Jahresfrist aus seinen tausendjährigen Eichen Flotten baute und damit die brittische auf dem Eriesee schlug und wegnahm?

Ich gehe zur Betrachtung der Wechselwirkungen über zwischen der Schifffahrts- und der übrigen Handelsgesetzgebung. Die Verzollung der Colonialerzeugnisse muß vom Standpunkte der Gesammtinteressen und nicht einzelner Gewerbe betrachtet werden. Beim auswärtigen Zuckerhandel z. B. sind sämmtliche Gewerbszweige so wie die Seeschifffahrt und der Großhandel und die Staaten selbst hinsichtlich der Zolleinnahmen gleich interessirt; die directe Einfuhr von Rohzucker aus den Erzeugungsländern ist unendlich vortheilhafter, als die von Raffinade

aus Holland und England: für die Gewerbe, weil er ihnen einen directen Markt eröffnet; für den Großhandel, weil er bei Raffinadeeinfuhr auf bloße Spedition herabsinkt; für die Seeschifffahrt, weil er weit mehr Schiffe und Mannschaft auf weiten Strecken beschäftigt, auch der rohe Zucker viel mehr Ladung gibt als Raffinade; für die Zollcasse, weil durch Beförderung des directen Bedarfshandels ungleich mehr Rohrzucker eingeführt und verbraucht wird, und 5 Thaler vom Centner Rohzucker eine eben so hohe Abgabe ist, als 7 Thaler vom Centner Raffinade. Ebenso leidet Deutschland durch die ungeheure Twist- und Garneinfuhr von England doppelt, einmal wegen der verringerten Einfuhr roher Baumwolle und dann wegen der verminderten Ausfuhr seiner Gewerberzeugnisse nach Amerika und andern Ländern — einer erbärmlichen Bequemlichkeit zuliebe, die darin besteht, noch einige Gattungen Twiste von England besser und billiger zu erhalten. Hieraus auch schon aus der größern Vortheilhaftigkeit des directen Bedarfhandels vor jedem indirecten geht die nicht oft genug zu wiederholende Lehre hervor, die Einfuhr von Rohstoffen aus den Ursprungsländern und die Ausfuhr möglichst verarbeiteter Landeserzeugnisse direct nach den Gegenden ihres Verbrauchs so viel thunlich zu begünstigen. Demgemäß sollte der Zollverein die Eingangssteuer auf Rohstoffe, welche direct aus Ursprungsländern, die gleiche Zugeständnisse für den Absatz deutscher Waaren gewähren, in deutschen Häfen eingeführt werden, niedriger stellen als auf solche gleiche Stoffe, die indirect oder von andern Ländern eingeführt werden. Man hat dagegen gesagt, ein derartiger Versuch würde an der natürlichen Eifersucht der Colonialländer scheitern, denn was der deutsche Absatz so in einem Lande gewänne,

das würde durch gröſsere Belaſtung in andern, die ſich beeinträchtigt glaubten, verloren gehen. Wie aber, wenn der Zollverein von Haus aus erklärte, jene Begünſtigung jedem Coloniallande zu gut kommen zu laſſen, welches ſich zu denſelben Gegenzugeſtändniſſen verſtünde? Alsdann könnte ſich doch kein Staat mehr beeinträchtigt glauben, denn es ſtünde ihm frei, auf derſelben Grundlage mit dem deutſchen Handelsbunde zu unterhandeln. Natürlich würden Urſprungszeugniſſe erforderlich werden; die Begleitung der Colonialwaarenbezüge aus den Erzeugungsländern mit Urſprungszeugniſſen der Ausfuhrzollbeamten wäre die leichteſte Sache und könnte den Handel in keiner Weiſe ſtören; die braſiliſchen Waaren müſſen ohnehin zum Ausgang verſteuert werden, und die nordamerikaniſchen, wenn ſie auch keinen Ausfuhrzoll entrichten, muſs der Verſender in den Vereinigten Staaten wenigſtens eidlich declariren, es ginge alſo alles in einem hin; und bei den groſsen überſeeiſchen Bezügen ſind dergleichen kleine Förmlichkeiten von geringem Belange. Der Zollverein brauchte nur ein Verzeichniſs der unter einer Schiffsladung befindlichen Landeserzeugniſſe, wie die Zollbehörden in den Häfen Braſiliens und der Vereinigten Staaten es in den vorgeſchriebenen Fällen anszuſtellen pflegen, zu fordern, und ſelbſt eine ſolche Beurkundung wäre nicht durchaus nothwendig, da der Zweck der Unterſchiedsabgaben, den Verkehr unmittelbar mit den Erzeugungsländern unter der Nationalflagge ſtatt finden zu laſſen, ſich als erreicht ergäbe, ſobald die Schiffspapiere darthun würden, daſs das Schiff ſeine Ladung in dem Hafen des vom Geſetze beabſichtigten Landes eingenommen habe, und zu Unterſchleifen kein Antrieb vorhanden wäre. Der Colonialwaarenhandel im Innern endlich würde dabei nur gewinnen, denn er muſs um ſo

mehr anwachsen, je mehr deutsche Gewerberzeugnisse ausgeführt werden, d. h. je zahlreicher und wohlhabender die gewerbtreibende Bevölkerung und damit auch die ganze städtische und ländliche Bevölkerung wird. Worin anders hat der unermeßliche Verbrauch Großbritanniens an Colonialwaaren (in Zucker an 4 Millionen Centner, an Thee 300,000, an Kaffee beinahe eben so viel Centner) seine Grundlage, als in der Gewerbthätigkeit dieses Landes, welche nur durch seinen directen Welthandel den Absatz ihrer zahllosen Erzeugnisse findet? So wahr ist es, daß die Interessen aller Volksclassen, Landwirthe, Gewerbsleute, Kaufleute und Rheder unzertrennlich und alle bei ihrem Schutze wechselseitig gleich betheiligt sind.

England führte 1838 beinahe 310,000 Centner Baumwolle aus, davon an 160,000 Centner nach deutschen Häfen und den Rhein hinauf; an Baumwollengarn 1,146,000 Centner, wovon nicht weniger als 573,000 Centner nach niederdeutschen Häfen. Die Bezüge an diesem Rohstoffe unmittelbar aus Nordamerika würden, selbst wenn unsere Baumwollgewerbe nicht weiter zunähmen, der niederdeutschen Schifffahrt einen Frachtgegenstand und einen selbständigen Handel von etwa einer Million Centner roher Baumwolle zuwenden, anstatt der bloßen Spedition, welche sich jetzt mit diesen Massen aus Liverpool ꝛc. über die deutschen Seehäfen zu uns wälzt. Dafür so wie für Zucker und andere Colonialerzeugnisse holen die Engländer das Geld aus Deutschland und bezahlen die Amerikaner mit englischen Waaren. Dasselbe geschieht, wenn auch nicht zu gleichem Belaufe, von den Franzosen. Liverpool allein hat 1839 nach den drei Haupthäfen Brasiliens, Rio Janiero, Bahia und Pernambuco 110 Schiffe mit brittischen

Manufacten geschickt, und die ungeheure Ausfuhr dieser Häfen (Pernambuco allein 700,000 Centner Zucker) ging großentheils als brittische Retouren nach den niederdeutschen Seeplätzen, auf Anweisung der englischen Eigenthümer bei deren Ankunft im Canale. Rio Janeiro allein führte 1839 1,231,120 Centner Kaffee aus, wovon zwei Drittheile nach dem europäischen Continente gingen. Hier also hat die Sorge für deutsche Rhederei und deutschen Handel eine wahrhaft große Eroberung zu machen, die einer nationalen Handelspolitik entspricht. Daß jene Ladungen nicht aus den Docks von London und Liverpool kommen, *) sondern uns von den Engländern als Retouren für ihre Fabricate unmittelbar zugeführt werden, deßhalb leiden unsere Schifffahrt und unsere Ausfuhr nicht weniger darunter. Wenn wir eine blühende Schifffahrt, einen ausgedehnten directen Bedarfshandel mit den überseeischen Ländern haben wollen, so müssen wir die brittische Schifffahrt mit Colonialwaaren von unsern Häfen zurückweisen und den Verkehr mit Brasilien der deutschen Schifffahrt zuwenden; so dürfen wir England nicht fortfahren lassen uns auszuschließen und zu uns zu kommen, sondern wir müssen

*) Uebrigens führte England auch aus seinen Docks z. B 1838 an Kaffee 113,000 Centner aus, 27,000 nach niederdeutschen Häfen, was sich bedeutend erhöhen dürfte, sobald die englischen Verbrauchszölle wegen der Drohungen Brasiliens so ermäßigt sein werden, daß brasilischer Kaffee zum Verbrauche der minder Leckern gelangen kann. Schon Huskisson sprach es laut aus, England werde, sobald es für seinen inländischen Verbrauch fremden Zucker und Kaffee zulasse, den Colonialwaarenhandel für ganz Europa an sich ziehen, wie Liverpool den für Baumwolle, weil die Waaren immer dem größten Verbrauch, dem größten Markte nach ziehen.

Herr im Hause bleiben und unsere Geschäfte selbständig und unabhängig von England mit denen betreiben, deren wir und die unserer bedürfen. Hier handelt es sich nicht davon, ob je zuweilen einmal ein preußisches Schiff eine Ladung an Zollvereinsgütern für eine Fahrt von ein paar Tagen nach England zufällig erhalte, sondern von ganzen Handelsflotten, welche die deutsche Rhederei gewinnen würde, wäre sie eines Concurrenten wie England, der sie ausschließt, im Verkehr des eigenen Landes mit einem dritten los. Was von Brasilien gültig, gilt von allen übrigen überseeischen Ländern. Baumwolle, Reis, Tabak ꝛc. bringt England uns aus den Vereinigten Staaten. Bloß an Reis brachte es uns 1838 doch 85,000 Centner; an Tabak führte es von seiner Zufuhr (300,000 Centner) an 120,000 Centner, an Indigo von seiner Zufuhr (über 7 Millionen Pfund) wieder 5,143,891 Pfund aus; an Rohhäuten 36,000 Centner und sofort durch alle überseeischen Artikel.

Um diese Zustände zu verlängern, mußte England zu verhindern suchen, daß sich der Zollverein vorerst nicht durch die Nordseestaaten ergänze; daß er sich der Mittel begebe, Brasilien und den Vereinigten Staaten Begünstigungen zu bewilligen, und des Rechts, die brittische Schifffahrt von der Versehung Deutschlands mit Colonialstoffen eben so auszuschließen, wie dieß England gegen den deutschen Handel thut. Das ist durch den Märzvertrag erreicht worden; in diesem opfert der Verein die wichtigsten Zugeständnisse, die er Brasilien, den Vereinigten Staaten und Spanien machen könnte, seinem Nebenbuhler auf diesen Märkten auf — gerade demjenigen Gewerbsstaat, gegen welchen diese Länder Repressalien ergreifen wollen, die Deutschland vorzugsweise zu gut kämen. Die Gefahr war groß,

der Vertrag mit Braſilien läuft zu Ende, die Periode, auf welche der Tarif in Nordamerika durch Compromiß zwiſchen den nördlichen und ſüdlichen Staaten feſtgeſtellt war, läuft auch zu Ende; der Zollverein erweitert ſich — der Augenblick iſt für Deutſchland unſchätzbar, für England gefährlich — aber Zeit gewonnen, alles gewonnen — ein Jahr oder gar ſechs. — — — Und doch iſt Großbritannien in ſeiner immenſen Waareneinfuhr nach Deutſchland durch die Vereinsgeſetzgebung ſo verwundbar, daß Deutſchland und Preußen an ſeiner Spitze jetzt Herr des Verhältniſſes zu England ſind!

In London haben ſie wohl gewußt, was ſie gethan; aber in Berlin haben ſie es nicht gewußt. Sonſt hätte die Preußiſche Saatszeitung nicht das merkwürdige Geſtändniß über die Zugeſtändniſſe an England gemacht: Preußen habe für die Dauer des Märzvertrags auf die Befugniß zur Erlaſſung eines der brittiſchen Schifffahrtsacte ähnlichen Geſetzes verzichtet. Sein Nichtwollen war gewiß nicht vom Nichtkönnen bedingt. Daß denn nur während der ſechs Jahre das Mögliche nicht verſäumt und ein deutſches Schifffahrtsſyſtem unterdeſſen vorbereitet werde!

Niemand verkennt, daß die deutſche Rhederei in Ermangelung des Schutzes gegen die Schifffahrtsgeſetze des Auslandes durchweg der Blüthe entbehrt, deren ſie fähig iſt. Deßwegen erging auch von dem Ausſchuſſe des Vereins hamburgiſcher Rheder die Aufforderung an deutſche Rheder: dieſelben möchten ſich zur gemeinſchaftlichen Berathung ſolcher Maßregeln vereinigen, von denen eine auf geſetzlichem Wege zu erlangende günſtigere Stellung der deutſchen Flagge im Auslande zu erwarten ſtünde. Freilich herrſcht die Meinung noch vor, daß der unſerer Schifffahrt fehlende Schutz auch ohne Anſchluß der

Küstenstaaten an den Zollverein nur mittelst ihrer Vereinigung unter sich zu dem speciellen Zwecke jenes Schutzes erreicht werden könne: eine Idee, die also bloß einen Flaggenbund umfaßt, eine neue Hanse — eine Verbindung, die nicht im Territorium, sondern in der See ihre Grundlage und sonst keinen Zusammenhang, also alle Schwächen der Hanse hatte, während es mehr als zweifelhaft blieb, ob sie unter den veränderten Weltverhältnissen auch deren Vortheile und Stärke erlangte. Ohne gemeinsame Zollgesetzgebung und Territorialverband ist heute die Ausübung eines wirksamen Schutzes für die deutsche Schifffahrt nicht denkbar; auch wäre Preußen, ohne dessen Beitritt sich eine Vertretung der norddeutschen Schifffahrtsinteressen durch die Küstenstaaten als wirkungslos herausstellen dürfte, um so mehr als die Wirksamkeit jenes Schutzes von der Größe und politischen Macht des Staatskörpers abhängig ist, der denselben ausübt, alsdann zugleich Mitglied zweier verschiedener Handelsbünde, was nicht als ausführbar zu denken ist.

Schon in deutschen Häfen stellt sich das Verhältniß für die deutsche Schifffahrt sehr ungünstig dar. In jener Aufforderung wird der Antheil der französischen, englischen, nordamerikanischen Flaggen beziehlich an dem Seehandel ihrer Länder mit $^1/_3$, $^1/_2$ und $^3/_4$ bezeichnet, derjenige der deutschen Flaggen am deutschen Seehandel dagegen nur mit $^1/_4$. Der Tonnengehalt der 1837 in Großbritannien angekommenen Schiffe war 3,132,367, davon brittische 2,250,173 oder $^{11}/_{16}$ des Ganzen; dagegen der Lastgehalt der im selben Jahr in Hamburg und Altona angekommenen Schiffe 168,466, davon Hamburger 23,643 (oder $^1/_7$ des Ganzen) und deutsche Flaggen zusammen 53,749 oder $^5/_{16}$ des Ganzen; und fügt man zu diesen noch die Flaggen der übrigen germanischen Völker, der

Belgier, Holländer, Norwegen, Schweden, Oesterreicher, so erhält man ein Total von 73.192 Lasten oder $^{7}/_{16}$ des ganzen Betrags. Das Verhältniß der Theilnahme am eigenen Seehandel zwischen England und uns stellt sich aber noch mehrfach ungünstiger dar als 11 : 5, wenn man berücksichtigt, daß der Küstenhandel Großbritanniens außer den $^{11}/_{16}$ des Antheiles der brittischen Flagge an den Ankünften für sich nahe an $10^{1}/_{2}$ Mill. Tonnen unter brittischer Flagge beschäftigte, während unter den beziehlich $^{5}/_{16}$ und $^{7}/_{16}$ der in Hamburg und Altona angekommenen Schiffe schon der gesammte Küstenhandel Norddeutschlands und der übrigen germanischen Länder einbegriffen ist, in welcher Küstenfahrt neuerdings selbst brittische Dampfschiffe concurriren. Da nun alle diese Länder ungleich mehr im Besitze der Mittel zum Schiffbau sind als England, so ist unser Zurückstehen allein erklärlich aus dem mangelnden Schutze. Denn in obigem Verhältnisse kommt es gar nicht darauf an, ob die deutsche Rhederei überhaupt ohne Colonien, Seemacht ꝛc. in gleichem Maße wie die darin begünstigtern Länder ausgedehnt werden könne, sondern nur auf den Antheil der Flaggen an ihrem eigenen Seehandel. Daß übrigens eine blühende Rhederei auch ohne Colonien bestehen könne, wenn ihnen sonst nur nicht Schutz fehlt, zeigt das Beispiel der Vereinigten Staaten.

Der Handel Hamburgs ist großentheils passiv, d. h. er hängt mehr von den wandelbaren Bedürfnissen und der Politik anderer als seiner selbst ab. Durch die jüngsten Verträge opfern wir dem kleinstmöglichen Schifffahrtsverkehr, d. h. dem auf der kurzen Linie zwischen der Nordsee und England und dem für uns kleinstmöglichen überseeischen Verkehr, d. h. dem Verkehr mit den englischen Colonien, den die Verhältnisse des Mutterlandes so gut

wie unthunlich machen, die Mittel auf, den größtmöglichen Schifffahrts- und Handelsverkehr zu erlangen, d. h. den unmittelbaren mit den Vereinigten Staaten, Brasilien und den übrigen überseeischen Erzeugungsländern; denn diese Mittel sind die Waffen der Zoll- und Schifffahrtsgesetzgebung zum Schutz unserer Flagge und unseres Handels gegen alle und jede und gegen England vor allen. Hamburg bleibt mit allen Gegenständen des Welthandels aus den brittischen Häfen ausgeschlossen, also England gegenüber immer der Helote. Nur ein gemeinsames Schutzsystem der deutschen Flagge kann den deutschen Handel wieder selbständig machen; es würde der Hanseſtädte Handel und Bedeutung außerordentlich vermehren, theils unmittelbar durch Belebung des Schiffbaues, des so wichtigen directen Bedarfhandels mit Europa und den andern Welttheilen, so wie der Fischereien und durch Steigerung des für andere Schiffe beschränktern Verkehrs und Absatzes nach den übrigen Häfen des Vereins, theils mittelbar durch die günstigen Wirkungen, welche aus der Belebung ihrer eigenen nun billig geschützten Gewerbthätigkeit, aus der völligen Hinwegräumung aller innern Handelsschranken, aus der Vereinigung und dadurch gesteigerten Wirksamkeit aller schaffenden Kräfte des großen Vaterlandes nothwendig hervorgehen müssen.

Deutschland hat keine Oertlichkeiten, welchen vom Zollverein eine so glänzende Zukunft bevorsteht, wie die Hanseſtädte, keine wo eine ungeahnte Ausdehnung von Schifffahrt und Handel durch die kleinsten Adern des bürgerlichen Verkehrs einen solchen Reichthum gießen wird, keine endlich wo man sich mit gerechterem Stolze und mit edlerer Einsicht aufrichten wird, wenn man der unverdienten, gedrückten Lage, der Unbilde des Auslandes sich endlich überhoben sehen wird, und keine wo die neuen

Verhältniſſe auch von dem Einzelnen mit jenem reichen Schatze kaufmänniſcher, menſchlicher und geſelliger Bildung, mit jenem ſoliden Erwerb einer weiſen Wirthſchaft der Väter, mit dem großartigen Ueberblick über alle Welthandelsverhältniſſe benützt werden wird. Aber unſere Nationalintereſſen werden gerade in den Hanſeſtädten nicht durchdringen ohne Maßregeln von Seiten des Zollvereins, welche den Erfolg haben, ihnen das Fortbeſtehen in der Vereinzelung unmöglich zu machen; der Anſchluß kann nur auf dem Wege des Dranges geſchehen, weil althergebrachte Verhältniſſe und Anſichten in Republiken allmächtig ſind, bis der Umſchwung der Dinge von außen die Zeiten und die Ideen ändert. Das Syſtem der Gegenſeitigkeit in den Schifffahrtsverhältniſſen kann von Seiten des Zollvereins nicht vollkommen durchgeführt werden, ſo lange die Hanſeſtädte außerhalb der Vereinszollinie bleiben; weil nur in den Häfen die Controle über die Flaggen, unter welchen, und über die Länder, aus welchen die Einfuhren für den Verein kommen, füglich geführt werden kann. Natürlich würden die Hanſeſtädte Zollfreilager erhalten, aber dieſe müßten wie die engliſchen Docks und die übrigen Zollhöfe des Vereins unter der Obhut der Zollanſtalten des Vereins ſtehen, wenn die Zwecke der Schifffahrtsgeſetzgebung erreicht werden ſollen. Um der Gegenſeitigkeit in den Schifffahrtsgeſetzen genau entſprechen zu können, müßten die Freilager (Docks, Entrepots) in den Vereinshäfen für Lagerung außereuropäiſcher Artikel, ſo wie der Ergebniſſe der Fiſchereien unter ſpecieller Controle der Zollbehörde etwa nach Maßgabe der Londoner ſtehen, alſo reelle ſein, um wie England ſowohl die Flagge als den Herkunftsort zu conſtatiren, da nicht alle der erwähnten Artikel zum Verbrauch zuzulaſſen wären. Für europäiſche Producte, bei deren Einfuhr zum

Verbrauch es lediglich auf die Flagge ankäme, dürften ſchon die Entrepots fictifs, wie die der Vereinigten Staaten oder die der Leipziger zur Meßzeit *) genügen, die faſt

*) Ich kann hier nicht umhin zu erwähnen, daß die im Verein noch beſtehenden Meßvergünſtigungen zu Unterſchleifen Anlaß geben, die nur zum Nachtheil des ehrlichen Verkehrs, der heimiſchen Induſtrie und der Zollcaſſen ausſchlagen; die fremden der Meſſe zugehenden Waaren unterliegen nur einer Eingangs- und einer Ausgangsreviſion, in der Zwiſchenzeit laufen ſie frei um, die Controle über noch unverſteuerte contirte Waaren hört auf, und die Möglichkeit des Vertauſches iſt gegeben. Ferner erfreuen die ſüddeutſchen Vereinsſtaaten ſich keiner privilegirten Meßplätze, und es gewährt auch der Bezug der Meſſen nicht allen dieſelben Vortheile; das wichtige Contorecht iſt nicht allgemein; in der Leipziger Meßordnung z. B. heißt es: §. 2. „den die Leipziger Meſſe mit Meßgütern beſuchenden auswärtigen (fremden) Verkäufern, ingleichen den in Leipzig etablirten Handlungen, welche dergleichen vertreiben, werden Conti bewilligt"; der §. 5 bewilligt den Leipziger Großhändlern fortlaufende Conti, die auch in der Zeit zwiſchen den Meſſen dauern. Vom Standpunkte des Zollvereinigungsgeſetzes aus iſt es gleichgültig, ob das Meßrecht in altdeutſchem Freiheitsrechte von Handel beruht und ob die Zölle urſprünglich die Privilegien waren, gegen welche die Meßfreiheit geſichert ward; des noch im weſtphäliſchen Frieden grundſätzlich anerkannten allgemeinen deutſchen Handelsrechtes ſpotteten tauſend innere Zollſtätten, und unter ihm ging der deutſche Handel zu Grunde. Das Zollvereinigungsgeſetz will nicht gegen das Princip der deutſchen Handelsfreiheit, ſondern zu Gunſten desſelben die Meßprivilegien beſchränken, indem es verſpricht, daß die beſonderen Zollbegünſtigungen einzelner Meßplätze, namentlich die Rabattprivilegien, ihrer baldigen gänzlichen Aufhebung entgegengeführt werden ſollen. Deutſchland iſt in Europa wegen ſeiner günſtigen Lage für Tranſit und Speditionshandel das einzige Land, welches noch einen ehrlichen großen Meßhandel treiben kann, und ich wünſche ge-

gar keine Fesselung des Geschäftes veranlassen. Alle Schiffsladungen aus Artikeln, die vom Verbrauch des Vereins ausgeschlossen sind, wären eintreffend in die reellen Freilager zur Wiederausfuhr zu verweisen. Wären so die Zufuhren in Vereinsseehäfen, was davon zum Verbrauche zuzulassen, was nicht, leicht zu controliren, so böte allerdings die Waareneinfuhr auf den Landgränzen größere, doch keineswegs unüberwindliche Schwierigkeiten. Diese müßte, um überhaupt zum Verbrauche zulässig zu sein, von Zeugnissen wie bei der indirecten Einfuhr zur See begleitet sein, welche den Bestimmungen der Gegenseitigkeit entsprächen, damit z. B. nicht etwa außereuropäische Artikel, die bei uns auf den belgischen, holländischen oder französischen Gränzen oder über dänische Häfen eingeführt werden, bis in diese Länder sei's über England sei's in englischen Schiffen zugebracht würden. Sollten dadurch auch die kleineren Zufuhren aus einer

---

wiß nichts verabsäumt zu sehen, was dessen Aufschwung wahrhaft fördert; nur die erbärmlichen Mittel dazu mag ich nicht unterstützen. Was sich vom Meßhandel auf innern Umsatz bezieht, das sollte allein die Marktbequemlichkeit fördern und kein Privilegium; den Umsatz nach dem Auslande aber, den Umtausch der Erzeugnisse des Abendlandes mit denen des Morgenlandes kann man nicht genug erleichtern, dazu gewähre man möglichste Mauthbequemlichkeit, suche man namentlich sichere östliche Handelswege wieder zu gewinnen. Nur möge, wenn von Förderung der freien Bewegung des deutschen Verkehrs die Rede ist, nicht gleich ein Meßstädter solches Gehässigkeit gegen die Messen nennen; wenn von der Wohlfahrt der deutschen Nation durch ein das ganze Vaterland umfassendes Handelssystem die Rede ist, möge nicht ein Hamburger mit seinem Localgefühle kommen und entgegenhalten, in der freien Hansestadt werde doch der Reisekoffer nicht visitirt.

Menge verschiedener Artikel aufhören, so hätte das nur die für den Verein durchaus nicht ungünstige Folge, daß auf den innern Hauptmärkten durch größere Etablissemente der Vertrieb an die kleinern Abnehmer beschafft würde. *) Sollten die Hanseſtädte deſſen ungeachtet nach Verlauf der nächſten ſechs Jahre noch dem Anſchluſſe an den Zollverein widerſtehen, ſo müßten deſſen beſchützende Maßregeln auch gegen ſie in aller Strenge durchgeführt werden. Entſprängen hieraus auch einzelne Schwierigkeiten, die ſich für alle Theile drückend erwieſen, ſo wären ſie doch ohne allen Vergleich am drückendſten für die iſolirten Seeplätze und würden in dieſen alsbald den Wunſch nach dem Anſchluſſe auf das lebhafteſte anregen. Wir müſſen einig ſein in unſern Verhältniſſen zum Auslande, das ſeit Jahrhunderten unſere Uneinigkeit aus-

*) Wahrſcheinlich würden ſchon aus dieſem Grunde, ganz gewiß aber für das Zugeſtändniß ihre Flaggen wie die Vereinsflagge zu behandeln, die Hanseſtädte und Holland dem Vereine geſtatten, in Hamburg, Bremen und Rotterdam noch vor ihrem Anſchluſſe Vereinszollämter und Zollhöfe zu errichten, zu dem Zwecke, ſchon in dieſen Seehäfen die Controle über die Flaggen und Herkunftsörter hinſichtlich aller für den Zollverein beſtimmten Zufuhren zu führen. Damit wären alle Schwierigkeiten mit einemmale beſeitigt. Diejenigen Ladungen und Waaren, welche nach den Vereinsſchifffahrtsgeſetzen zur Einfuhr in den Verein für zuläſſig befunden würden, würden alsdann ſchon in Hamburg, Bremen und Rotterdam als ſolche geordnet, declarirt und plombirt und ſo nach ihrem Beſtimmungsorte verſandt, anſtatt daß dieſe Zollgeſchäfte gegenwärtig auf dem erſten Gränzzollamte geſchehen. Die Zollerklärung geſchähe in jenen Seehäfen mit Anwendung der Schifffahrts- und Zollgeſetze, der Differenzzölle u. ſ. w., aber die Entrichtung des Zolls könnte ganz, wie es gegenwärtig der Fall iſt, an den innern Zollämtern geſchehen.

beutet; einig gegen Holland, welches dann zu uns treten wird; einig gegen Dänemark, das ſich uns nähern wird; einig im Verhältniſſe zu Braſilien, Nordamerika, Frankreich, zur ganzen Welt.

Faſſen wir nun ſchließlich das auf die beſondere Schifffahrtsgeſetzgebung des Zollvereins Bezügliche zuſammen. Wir laſſen dabei die Streitfrage unentſchieden, wie weit der Märzvertrag den Verein hindere das Syſtem der Gegenſeitigkeit in den Schifffahrtsgeſetzen gegen England in Anwendung zu bringen, indem dieſe Hinderung doch hoffentlich keinenfalls länger als ſechs Jahre dauern wird. Es ſcheint, der Verein könne auch heute noch Schiffsunterſchiedszölle in ſeinen dermaligen Seehäfen einführen; gewiß hindert ihn nichts, ſo hohe Unterſchieds-Einfuhrzölle auf alle Erzeugniſſe Englands und deſſen Colonien zu legen, als er für gut findet, mit Ausnahme von Zucker und Reis. Könnte er auch ausländiſche Waaren, wenn ſie auf brittiſchen Schiffen eingeführt werden, nicht höher beſteuern, als wenn ſie auf andern Schiffen eingeführt werden, ſo kann er doch alle Erzeugniſſe Englands und ſeiner Colonien, Zucker und Reis ausgenommen, höher beſteuern als die gleichen Erzeugniſſe anderer Länder.

Wie früher nachgewieſen worden, zerfallen die Begünſtigungen der nationalen Schifffahrt in zwei Hauptkategorien, nämlich: 1) Bevorzugung der eigenen Schiffe gegen fremde durch geringere Schifffahrtsabgaben und Zölle; 2) Vorbehalt gewiſſer Zweige der Schifffahrt für Nationalſchiffe — dem Auslande gegenüber nach Maßgabe der Gegenſeitigkeit. Inſofern zuſätzliche Belaſtungen der fremden Schifffahrt oder Erleichterungen der eigenen, ſei es an Einfuhrzöllen oder auch nur an Schifffahrtsabgaben oder endlich durch Beſchränkungen, nothwendig

auf die Zolleinkünfte und auf die inländischen Gewerbsverhältnisse rückwirken, so können die darauf bezüglichen Bestimmungen nicht von der übrigen Zoll- und Handelsgesetzgebung getrennt werden. Es folgt daraus, daß ein Zoll- und Handelsverein auch einen Schifffahrtsverein bilden müsse, und umgekehrt. Das erste Erforderniß ist also, daß der deutsche Zollverein sich zu einem Schifffahrtsvereine erweitert und zum Zeichen dieser Einigung eine Vereinsflagge führt. Alsdann erst bekommt der bisher mißbrauchte Ausdruck „Vereinsschiff" einen Sinn. Das Schifffahrtsgesetz des Vereins wird als integrirender Theil des Zollvereinigungsgesetzes diesem beigefügt, so daß es mit die Grundlage der zukünftigen Unterhandlungen über den Beitritt anderer deutschen Seestaaten bildet.

Das preußische Schifffahrtsrecht sieht den Schifffahrtsbetrieb von einem nach dem andern preußischen Hafen als ein inneres Landesgewerbe an, das nur Inländern gestattet ist, und beschränkt denselben daher auf preußische Schiffe — sein einziger Vorbehalt zu Gunsten der eigenen Schifffahrt. Dieß Gesetz auf den Verein übertragen und mit dem oben vorausgesetzten Bundesbeschlusse verschmolzen, heißt: der Schifffahrtsbetrieb von einem in den andern Vereinshafen ist keinem Schiffe gestattet, das einer andern als der deutschen Nation angehört. Dasselbe wird festgesetzt von der Fischerei und der Einfuhr der Erzeugnisse derselben gegen diejenigen Staaten, welche dasselbe Gesetz befolgen; gegen die Schiffe der übrigen Staaten gelten bloß Differenzzölle nach dem Schutzbedürfnisse. Welches Schiff als ein deutsches angesehen werden soll, wird genau bestimmt; es muß

auf deutschen Werften erbaut und größtentheils von Deutschen bemannt sein.

Erzeugnisse von Asien, Afrika und Amerika dürfen im Allgemeinen nur unmittelbar aus den Ursprungsländern und nur entweder auf deutschen oder auf Schiffen jener Erzeugungsländer in Vereinshäfen zum Verbrauche eingeführt werden. Dieß gilt streng nur hinsichtlich der Länder, welche wie England ebenfalls denselben Grundsatz festhalten; es soll aber in allen Fällen davon abgegangen werden, wo andere Staaten sich zu dem Gleichen bereit erklären, und zwar auf der Grundlage vollkommener Gegenseitigkeit. An den Landgränzen des Vereins dürfen nur diejenigen außereuropäischen Erzeugnisse zum Verbrauche Einlaß finden, welche durch dem Gesetze entsprechende Zeugnisse sich ausweisen können; es möchten sich dann Holland und die Hansestädte zu der Bewilligung verstehen, Vereinszollämter in Hamburg, Bremen und Rotterdam zu errichten, um hier die für den Verein bestimmten Einfuhren wie in den Vereinshäfen zu controliren.

In Betreff der europäischen Erzeugnisse und deren Einfuhr richten sich einerseits die Beschränkungen der Schifffahrt fremder Länder und andererseits die Unterschiedsabgaben zu Gunsten der eigenen stricte nach der Behandlung, welcher die deutschen Schiffe in jenen Ländern bei der Einfuhr derselben Erzeugnisse unterliegen; Ein- und Ausfuhren stellen sich also in englischen, französischen, spanischen und andern fremden Schiffen, nach Maßgabe der Gesetze dieser Länder, ungünstiger als dergleichen in deutschen Schiffen.

Ein nach diesen Grundzügen verfaßtes Vereinsschifffahrtsgesetz, und allmählich je nach der Möglichkeit der bestehenden Verträge ins Leben gerufen, würde in Ver-

bindung mit den oben entwickelten Bundesmaßregeln nicht nur Deutſchlands Schifffahrt zur vollen Blüthe bringen und diejenige Wohlfahrt durch alle Adern und Kreiſe unſeres Landes gießen, welche immerhin eine mächtige Schifffahrt mit ſich führt, ſondern auch den wirkſamſten Beweggrund bilden für die Einigung aller deutſchen Staaten unter ein Handels- und Schifffahrtsſyſtem, was die Bedingung iſt deutſcher Gewerb- und Seekräftigkeit, Handels- und Colonialmacht — für des Vaterlandes feſte Einheit, Größe und Glück.

---

## Neuntes Capitel.

### Die Theorie der Continentalſperre gegenüber der Colonialausbreitung. Schlußwort.

Das höchſte Ziel der rationellen Politik, die Vereinigung der Staaten unter dem Rechtsgeſetze, kann nur durch möglichſte Gleichſtellung der Völker in Bildung, Freiheit, Wohlfahrt und Macht erreicht werden, alſo durch eine Entwickelung, welche die Völker aneinander knüpft und mit gemeinſamen Intereſſen, Beſtrebungen und Zwecken umſchlingt, und welche in ſich ſelbſt das Maß und die Freiheit trägt, um jeden Uebergriff auszuſchließen. Vereinzelung und Abſonderung entfernt davon, wie von der Wahrheit, Ausbildung der Verkehrs- und Schifffahrtsfreiheit führt zu ihm hin. Die rationelle Politik iſt die chriſtliche und verfolgt mit dem Chriſtenthum ein Ziel: wie dieß die Einheit der Menſchheit will im Geiſte, in der Wahrheit und in der Liebe, ſo will ſie die Völker einen im Rechte und in der Freiheit: beider Zweck iſt weſentlich eins. Aber das Ziel liegt fern, die

Völker sind sich ihrer gemeinsamen Zwecke, ihrer gleichen Bestimmung und ihrer Einheit in dieser noch nicht bewußt — das ist ihre Unfreiheit, welche sie von einander abstößt und entfernt hält, welche die Verschiedenheit ihrer Interessen, ihrer Zustände, ihrer Bildungsstufen, ihrer Zwecke und Bestrebungen, ihre Antipathien und Sympathien, Krieg und Noth bedingt und hervorruft. Die Gleichstellung der Völker ist nicht wirklich vorhanden, und da sie keine natürliche, sondern nur eine freie sein kann, so ist sie auch nur durch Befreiung des Bewußtseins der Völker zu erreichen, d. h. durch eine Entwickelung, welche sie von allem Unfreien, von Allem erlöst, was ihrer Einigung entgegensteht. Die Befreiung des Bewußtseins der Völker ist ihre Gleichstellung, ihre Einheit.

Die Politik, in dem Gefühle ihre endliche Aufgabe sei Gleichstellung der Staaten, sucht die Wirkungen der vorhandenen Ungleichheit abzuwehren; sie sucht einen Rechtszustand zwischen den Völkern zu begründen, welcher den Schwachen vor den Uebergriffen des Mächtigen sichert. Was man die Erhaltung des Gleichgewichts der Staaten nennt, ist von jeher nichts Anderes gewesen als dieß Bestreben, den Umgriffen des Uebermächtigen Einhalt zu thun. Dieß Bestreben bildet die Grundlage der wahren nationalen Politik in den Verträgen. Gleichbetheiligte und Gleichgesinnte verbinden sich gegen die ihnen widerstreitenden Interessen und Tendenzen: die Gefährdeten oder Mindermächtigen gegen die Uebermächtigen, gegen die Eroberer, die schwächern Handelsstaaten suchen durch Bündnisse Schutz gegen die See- und Handelsherrschaft eines Einzelnen. Von diesem Gesichtspunkte aus hat man die Erneuerung der Continentalsperre rechtfertigen wollen: sie allein sei das Mittel Gleichstellung der Völker

im Handel und in der Schifffahrt zu erlangen, und da das Intereſſe dieſer Gleichſtellung jetzt eben das wichtigſte ſei, ſo müßten alle andern Fragen davor in den Hintergrund treten. Meinestheils bin ich vom Gegentheil überzeugt.

Napoleon vereinigte die Völkerkraft des Continentes in ſeinem Rieſenarme, und dennoch ſcheiterte er in dem Verſuche, durch die Continentalſperre die engliſche Handelsübermacht zu brechen: am Ende des Kampfes war Englands Uebergewicht in den Manufacturen, in Schifffahrt, Handel, Colonial- und Seemacht unermeßlich gewachſen. Warum ſollte der Erfolg ein anderer ſein, weil den Continentalſtaaten jetzt die Beſorgniß benommen iſt, von Frankreich erobert zu werden? Es iſt wahr, aus Furcht vor dem „Balge des todten Löwen" überſahen die Regierungen des Continentes gar zu ſehr die Klauen des lebendigen Leoparden, der bisher in ihren Reihen gefochten hatte; ſie vernachläſſigten ihr gemeinſames Intereſſe gegen die Handels- und Seeüberlegenheit Englands. Aber doch nicht deßhalb, weil ſie das Syſtem ihres gemeinſamen Feindes nicht fortſetzten — was, wo nicht Unſinn, doch ſchon eine materielle Unmöglichkeit war — ſondern weil ſie ihre Völker der Uebermacht Englands preisgaben und es verabſäumten durch die eigene Geſetzgebung die Gewerbſamkeit und die Schifffahrt ihrer Länder zu ſchützen und zu pflegen. Hat man vergeſſen, welche ungeheuern Anſtrengungen es koſtete, auch nur die deutſchen Staaten zur Abſchließung eines leidlichen Zollverbandes zu vermögen? Und ſtund das Syſtem, deſſen Befolgung Napoleon zu Sturz brachte, nicht im Widerſpruche mit den Ideen, welche ihn ſo hoch emporgehoben hatten? Er war nicht mehr bei ſeinem Falle die verkörperte Revolution, dieſe ſchritt nicht mehr in ihm flammend über die Erde,

ſchleuderte nicht mehr durch ſeine Hand ihre Blitze, davor die Feinde der Volksfreiheit auf dem Erdkreiſe erbebten — er hatte ſich gegen ſich gekehrt, ſtatt des hohen Ziels der vernünftigen Politik, die Staaten gleichberechtigt und frei unter dem Rechtsgeſetze zu einen, hatte er ſein eignes Ich geſetzt; er vermaß ſich die Ideen und die Völker zu ſeinen ſelbſtſüchtigen Zwecken zu benutzen, aber ſie hatten ihn nur benutzt, und der weltgeſchichtliche Geiſt ſchleuderte das Werkzeug bei Seite, nachdem es ihm ſeine Abſicht erfüllt hatte — der Weltgeiſt zerſchmilzt die Hand, die ſeine Blitze ſchleudert, wenn ſie ſich gegen ihn wendet, gegen die freie Entwickelung der Völker, gegen die allgemeine Vernunft. Der Geiſt der Freiheit hat Napoleons Syſtem geſtürzt, und er konnte im Siege nicht ſein eignes Werk wieder vernichten wollen — er konnte nicht die Reaction fortſetzen wollen, die Napoleon begonnen hatte gegen das Anwachſen des geiſtigen Gemeingutes, gegen die geſammte Errungenſchaft der Völker; er vertrat ja eben dieſe, die Zeit, die Idee, den Fortſchritt gegen die ungeheure Aufgeblaſenheit eines Menſchen, der ſein Ich für den Zeitgeiſt einſchieben und von ihm ſagen wollte: le temps c'est moi.

Wenn Englands Seemacht die aller andern Völker weit überſteigt, heute noch an Streitkraft und damals auch an Zahl der Segel, ſo war ein Sperrkrieg von unſerer Seite am wenigſten der Weg, um zu den Mitteln zu gelangen, England zur See das Gegengewicht halten zu können. Nein, wir mußten auf uns ſelbſt zurückgehen und in den eigenen Buſen greifen, denn an uns lag der Mangel, wenn unſer Vaterland nicht die ihm gebührende Stellung einnahm; an unſerer Zerriſſenheit, an unſerer unſtäten Politik, an unſerm Hin- und Herſchwanken zwiſchen dem Weſten und Oſten, wo wir ent-

schieden vortreten sollten; daran ferner, daß wir England die Brückenköpfe, Holland, Belgien und die Hanseſtädte, überließen, vermittelſt welcher es die Continentalmärkte beherrſchte, ſtatt uns als mächtigen Zoll-, Handels- und Schifffahrtskörper zu conſtituiren und mit dieſem die zeitgemäßen Staatsbildungen des Repräſentativweſens verſchmelzend uns zu befähigen, nach allen Richtungen der Bildung und der Macht mit den Engländern zu wetteifern; daran ferner, daß wir zu ſtreben unterließen, mit den Ländern der heißen Zone einen unmittelbaren umfaſſenden Bedarfshandel einzuleiten, unmittelbar Gewerberzeugniſſe gegen Colonialwaaren umzutauſchen, was uns doch, auch ohne Colonien, leicht gemacht worden war ſeit der Selbſtändigkeit der alten Colonialländer in Amerika und Weſtindien, und ſtatt aus aller Macht dieſe Länder zu begünſtigen, deren Ruhe, deren Fortſchritt, lieber unſere Unabhängigkeit den eigennützigen Abſichten Hollands und Englands hingaben; daran endlich, daß wir unſere Seeſchifffahrt ſtatt des Schutzes und der Pflege lieber in allen Meeren und Ländern in der ſchmählichen Stellung der Heloten ließen, ſie preisgaben den ausſchließenden Schifffahrtsgeſetzen aller übrigen Länder, ja zuletzt noch durch Abſchließung des Märzvertrages im voraus auf eine Reihe von Jahren der Befugniß entſagten, ein billiges Syſtem der Gegenſeitigkeit in den Schifffahrtsgeſetzen durchzuführen. Seht hier den Grund unſerer Schwachheit, unſeres geringen Antheils am Welthandel, unſerer Nullität an Streitkraft zur See! Seht hier aber auch die Mittel das zu erlangen, was uns noch fehlt! Sie ruhen in unſerer Hand, in unſerer Geſetzgebung, in dem Fortſchritt und der Entwickelung in Uebereinſtimmung mit den Principien des Zollvereines wie mit den Intereſſen der Menſchheit: wenden wir ſie

nur an, so dürfen wir nicht Zuflucht nehmen zu den kühnen Träumen einer Continentalsperre, im Widerspruche mit den Forderungen der Vernunft und Freiheit, so wie mit den Lehren der Geschichte.

Der jüngst in London von den Großmächten Europa's abgeschlossene Vertrag über das Durchsuchungsrecht auf der See zur Unterdrückung des Negerhandels hat den Gedanken an die Continentalsperre wieder lebhaft angeregt. Die Gegner des Vertrags, obschon nicht verkennend daß viel Menschenliebe und Rechtssinn dem Eifer zu Grunde liegt, womit die Befreiung der Neger von England verfolgt wird, und daß dieser Eifer dem Charakter des englischen Volkes zu großer Ehre gereicht, behaupten gleichwohl, es handle sich dabei noch mehr um Handelsinteresse als um Abschaffung des Sklavenhandels. Allerdings scheint durch die plötzliche Emancipirung der Schwarzen die Erzeugung der südamerikanischen und westindischen Länder an Colonialwaaren zur Ausfuhr einestheils geschwächt, anderntheils vertheuert zu werden, indem die freien Schwarzen auf St. Domingo jetzt mehr für ihre eigenen Bedürfnisse sorgen und den Taglohn zu steigern suchen; dagegen gewinnt England in Ostindien mehr und mehr wohlfeile Colonialerzeugnisse, die Hindus sind bei vielem Fleiße und vieler Anstelligkeit ungemein genügsam, dazu kommt die große Fruchtbarkeit des Bodens, der Zwang der Kasteneintheilung, die Ueberfülle an Händen welche Arbeit suchen, also mit geringerem Arbeitslohn als in Westindien und Südamerika, und es scheint in der That die Zeit nicht mehr fern zu sein, wo England nicht bloß alle seine eigenen Bedürfnisse an Colonialwaaren, sondern auch noch solche zur Ausfuhr nach andern Ländern aus Ostindien wird beziehen können. Die Verminderung der Colonialproduction in Westindien und Süd-

amerika, wohin auch andere Länder Manufacte verführen, kann also nicht zum Nachtheil Englands ausschlagen, da es den ostindischen Markt so gut wie ausschließlich zu versorgen hat; wohl aber zum Nachtheil derjenigen Länder, welche auf den Tausch mit Südamerika und Westindien angewiesen sind. Ferner behauptet man, England habe mit der Sklavenbefreiung den nordamerikanischen Sklavenstaaten ein Schwert über das Haupt hängen wollen, das um so fürchterlicher werde, je mehr die Emancipation um sich greife und in den nordamerikanischen Schwarzen den Wunsch zu ähnlichen Freiheiten erzeuge. Endlich fragt man: ob denn nicht die Zustände der niedrigsten Kasten der Hindus noch viel elender und verwerflicher seien als die der schwarzen Sklaven? wie es komme, daß die englische Gesetzgebung noch nie zu deren Gunsten eingeschritten sei? Nichts würde des Beifalls würdiger sein, als die Anstrengungen und Vertragsbestimmungen, welche die Würde und das Glück der Menschen zum einzigen Zwecke haben; mußte aber dieß edle Mitleiden nicht allgemein sein und sich über alle Länder ausdehnen, welche von der Macht beherrscht werden, die sich der Befreiung des Menschengeschlechts vorzugsweise gewidmet zu haben scheint? warum erkläre die Bill vom 28 Aug. 1833, welche die Aufhebung der Sklaverei in allen englischen Colonien anbefiehlt, in ihrem 64sten Artikel, daß die Bestimmungen derselben keine Anwendung auf die Insel St. Helena, Ceylon und das anglo-hindostanische Reich finden sollen? warum beschränke sie ihre Wohlthat darauf, bloß 800,000 afrikanische Neger in den westindischen Besitzungen zu freien Menschen zu machen, und nicht auch die Sklaven von gelber oder kupferfarbiger Haut? In allen angloasiatischen Reichen herrsche so gut wie unbeschränkte Sklaverei, namentlich in der Präsidentschaft von Bengalen; die Zahl

der Abyssinier, Hindus und Mohammedaner, welche ihre Herren gekauft oder zum Geschenke erhalten oder geerbt hätten, werde auf 3 Millionen geschätzt; die Kinder könnten von ihren Eltern oder natürlichen Vormündern verkauft oder verschenkt werden, die Frauen von ihren Männern, die Erwachsenen durch sich selbst; das Kind einer Sklavin falle ebenfalls der Sklaverei anheim; auch seien Raub und Entführung Ursachen der Sklaverei; man habe Kinder für eine Mahlzeit verkaufen sehen, der Preis falle und ihre Anzahl nehme zu; die reichsten Zemindars besäßen oft an 2000 Sklaven; immer mehr blutjunge Mädchen würden von ihren Eltern für eine schändliche Bestimmung verkauft; bei den Hindus müßten Sklaven nothwendig von derselben Kaste den Hausdienst versehen, weil die Familien keine von andern zubereiteten Speisen zu sich nehmen dürften; unter den Hindus und Mohammedanern werde das Vermögen eines Mannes gewöhnlich nach der Zahl seiner Sklavenseelen geschätzt. Dagegen behaupten die Vertheidiger der englischen Philanthropie, zwischen der Sklaverei, welche in den Colonien, wo England sie aufhob, und der welche in den anglo-asiatischen Reichen noch bestehen solle, walte keine Aehnlichkeit ob; hier sei sie nur eine Art leichter Leibeigenschaft, der Leibeigene sei zwar an die Scholle gebunden, aber er gehöre nicht dem Eigenthümer des Bodens und brauche keine gezwungene Arbeit zu leisten; seine Person und was er sich erwerben könne gehöre ihm und außer ihm könne Niemand hierüber verfügen oder es seinen Kindern nehmen.

Wie dem sei, jedenfalls hat das in dem Londoner Vertrage gestattete Durchsuchungsrecht eine Schattenseite. War es denn nöthig, um seinem Grundsatze, welcher Sklavenhandel für Seeraub erklärt und dem wir übrigens

aus Herzensgrunde beistimmen, eine kräftige Durchführung zu sichern — war es nöthig, deßhalb das Durchsuchungsrecht über ein so weites Seegebiet und unter so erschwerenden Umständen auszudehnen, wie es in dem Vertrage geschieht? Das mittelländische Meer ist von der Durchsuchung ausgeschlossen geblieben, ebenso die Schiffe der russisch-amerikanischen Handelsgesellschaft, in deren Händen sich beinahe der ganze russische Eigenhandel mit überseeischen Ländern befindet: konnte nicht überhaupt der Seeraum, in welchem die Durchsuchung gestattet wird, auf das Meer längs der afrikanischen Küsten, in welchem allein der Negerhandel mit Erfolg zu behindern ist, beschränkt werden? brauchte das Durchsuchungsrecht wohl auf andere als von Afrika abgehende Schiffe Anwendung zu finden, um wirksam zu sein? Endlich dürften mehrere einzelne Bestimmungen wie die über die Beweisführung der Unschuld und nicht der Schuld, so wie die über die Nichtentschädigung selbst im Fall der Freisprechung den Kreuzern Anlaß geben zu manchen Willkürlichkeiten und Quälereien, und z. B. die Hamburger Rheder wohl für die Zukunft abschrecken, zumal nach den bereits gemachten Erfahrungen, noch Schiffe nach der afrikanischen Küste zu verladen. Daß die deutsche Schifffahrt annoch gering ist in den fernen Meeren, ist kein Grund sich leicht finden zu lassen in Annahme beschränkender völkerrechtlicher Seegrundsätze; im Gegentheil, sie bedarf darum nur einer um so umsichtigern Aufmerksamkeit und Pflege. Wir wie sämmtliche Continentalstaaten haben mit Nordamerika ein gleichwichtiges Interesse in Aufrechthaltung des alten Grundsatzes: „frei Schiff, frei Gut" — den zwar England seit seiner Seeüberlegenheit bekämpft, Frankreich aber lange Zeit oft in Verbindung mit den übrigen Seestaaten des Continents vertheidigt hat, und

den jetzt die Vereinigten Staaten auf das hartnäckigste verfechten. Wir können uns ihnen darum nicht eng genug anschließen, wie wir denn auch in dem Londoner Vertrage einen ausdrücklichen Vorbehalt jenes alten Rechtes von Seiten der Continentalmächte gern gesehen hätten. Indeß was auch mißfällig an dem Vertrage erscheinen mag, wir können darin keinen Grund noch Anlaß finden zu einer Continentalsperre. Im Allgemeinen dürfte es nur rathsam sein, über die Befugnisse der neutralen Flagge und ihre Behandlung in allen Fällen eine bestimmte Vereinbarung zu treffen, und je bestimmter desto besser; namentlich auch über den Grundsatz, daß nur eine wirkliche Blokade einzelner Häfen, nicht aber eine bloße Blokade-Erklärung gegen ganze Länder von den Neutralen zu achten sei; so wie über die Fragen, ob und in welchem Falle die erste Besitznahme wilder und unbewohnter Länder den ausschließlichen Besitz gebe, in welchem Falle nicht, und wie weit sich der ausschließliche Besitz bei großen Territorien über die Colonisation hinaus erstrecken dürfe. In allen diesen und ähnlichen Fragen, welche das Recht des Schwachen gegenüber dem Starken festsetzen sollen, haben allerdings die Continentalmächte allen Grund fest zusammenzustehen, um Großbritannien, das den Dreizack in seinen Händen hält, ein kräftiges Gegengewicht zu leisten; wie ihnen denn überhaupt wichtige Interessen der seekräftigen Insel gegenüber gemeinschaftlich sind.

Aber eine bloße Chimäre ist es anzunehmen, jemals werde ein Continentalsystem aus freier Vereinigung aller Continentalstaaten hervorgehen, indem nur ein solches irgend einen, freilich wohl immer noch kläglichen, Erfolg haben könnte; oder gar mit Herrn List anzunehmen, in einer nicht allzu entfernten Zukunft werde die Naturnothwendigkeit (!), welche jetzt den Franzosen und Deutschen

die Stiftung einer Continentalallianz gegen die brittiſche Suprematie gebiete, den Britten die Stiftung einer europäiſchen Coalition gegen die Suprematie von Amerika gebieten. Was ſoll denn die Erneuerung der Continentalſperre gegen England für uns bewirken? Entweder ſie ſoll einen directen Bedarfshandel mit den tropiſchen Ländern unſern Schiffen und Kaufleuten zuwenden mit Ausſchluß der brittiſchen von unſern Seeplätzen — und das können wir weit einfacher und friedlicher, ſo weit wir ſolches in unſerem Intereſſe halten — oder es iſt auf Unterbrechung alles Seehandels abgeſehen, und da geht ja gerade der wichtigſte Handel zur Hebung der innern Manufacturkraft verloren; oder es iſt um einen Kampf auf Leben und Tod der Continentalſtaaten gegen England abgeſehen — einer Chimäre zuliebe und vielleicht zum Vortheil eines unſerer lieben Nachbarn im Oſten und Weſten, oder gar beider, die uns ja wie alle Welt weiß von jeher viel beſſer behandelt haben als das treuloſe Albion, wie ſie es heißen — gewiß aber nicht zu unſerm Frommen. Nein, der Napoleoniſchen Continentalſperre hat keine richtige Anſicht von den Bedürfniſſen und Intereſſen des Feſtlandes Europas zu Grunde gelegen, mit aller Achtung vor der Einſicht des Herrn Liſt ſei es ausgeſprochen: der Welthandel, die See- und Colonialmacht Englands laſſen ſich nicht im Sturme erobern, das ſind keine Ziele, ſo leicht zu erreichen wie das Schlachtfeld von Ulm durch die Nichtachtung von neutralem Gebiete, ſelbſt nicht wie Marengo, Berlin und Wien — Jahrhunderte des Aufbauens und der Werkfortſetzung gehören dazu, Jahrhunderte ſolcher rieſenmäßigen Anſtrengungen gehören dazu, wie ſie England gemacht, um auch die brittiſchen Erfolge zu erreichen, welche jetzt die Welt in Erſtaunen ſetzen. Napoleon ſcheute gegen das gehaßte und unverſöhnliche Albion keine Maßregeln —

und das weiß Jeder, welche ungeheure dieser Weltkopf fassen konnte — und wie er alle seine Bundesgenossen wie einst die Römer gegen seine Feinde zu benutzen verstand, so auch führte er gegen England die Continentalsperre aus, so weit sein Arm reichte. Ihm auf der einen Seite eine tiefsinnige Idee beimessen und auf der andern Seite ihm wieder knabenhafte Fehler vorrücken in derselben Angelegenheit — Fehler, die nach dem eigenen Geständnisse des Herrn List die Napoleonische Sperre ganz unwirksam machen mußten — das ist mindestens folgewidrig. Nein, sie war ganz berechnet, eine französische Landsuprematie an die Stelle der englischen Seesuprematie zu setzen; Frankreich schloß sich gegen die übrigen Länder ab, während es in diesen freie Concurrenz in Anspruch nahm, und Napoleon glaubte die Störung des ganzen großen Weltverkehrs, alles diesseitigen Handels mit den Ländern der heißen Zone durch Prämien auf Erfindung von Surrogaten zu remediren, also die Ordnung der Dinge durch solche erbärmliche Mittel umzukehren; — sein System — dieß sind die eigenen Worte des Hrn. List — beabsichtigte die Erniedrigung oder Zerstörung und Auflösung anderer „Nationalitäten auf dem Continent zu Gunsten Frankreichs," und dennoch soll ihm „eine richtige Ansicht von den Bedürfnissen und Interessen des Continentes" zu Grunde gelegen haben.

Wollte der Zollverein sich zu einem Sperrsysteme des Festlandes verstehen, so würde er dadurch einen Selbstmord begehen, sein eigenes Princip — das der Handelsfreiheit oder der Möglichkeit der allgemeinen Mitbewerbung — aufheben, sein ganzes Wesen umstürzen und statt vorzuleuchten auf den Bahnen des Fortschrittes würde er Deutschland nur in die alte planlose Verwirrung und in die ungewisseste Zukunft zurückwerfen.

Wer ihm einen ſolchen Schritt alles Ernſtes anrathen kann, der ſcheint wenigſtens die Grundlage, worauf der Zollverein erbaut iſt, nicht richtig zu würdigen. Das Princip des Continentalſyſtems iſt Abſperrung, Krieg und Gewalt, das des Zollvereins Recht, Frieden und Freiheit. Nein, bleiben wir dieſem getreu, unwandelbar: es ſtimmt überein mit dem deutſchen Geiſte, aus dem das Vereinsweſen hervorgegangen, auf ihm beruht Deutſchlands Entwickelung und Größe, und mit ihm werden wir, wo es ſein muß, jeden Kampf ſiegreich ausfechten.

Wir brauchen weder fremden Beiſtandes noch zweifelhafter oder unfreier Mittel, um unter den handels-, gewerb- und ſeemächtigen Völkern eine hohe Stufe zu erreichen, wir brauchen nur getreu dem Sinn und Geiſt des Zollvereins den Weg der Einigung, der Freiheit, der Gegenſeitigkeit, der Ehre und des Rechtes thatkräftig zu verfolgen. Wenn irgend ein Volk, ſo iſt das deutſche zur Pflanzung und Erziehung einer blühenden Gewerkkraft berufen durch den Umfang und die Natur ſeines Bodens, ſeinen vorgerückten Ackerbau, ſeine arbeitſame, wirthſchaftliche, beharrliche Bevölkerung, durch die Freiheit und Kraft ſeines Geiſtes, der durch das Feuer der Wiſſenſchaft geläutert und geſtählt, durch Glaubensfriſche erhoben iſt — durch alle ſeine phyſiſchen, ſocialen und geiſtigen Hülfsquellen. Der Zollverein führt uns zu dieſer Gewerkkraft und iſt deren Warte, er führt uns zur Einigung und zugleich zu einem unſern Zuſtänden angemeſſenen Handelsſyſtem, das in allen Richtungen der Thätigkeit ſchöne Blüthen treiben und reiche Früchte reifen wird: nur aus der Einheit der politiſchen, materiellen und geiſtigen Intereſſen erwächst die Nationalkraft, welche hinwieder den Beſtrebungen der Einzelnen Werth, der Errungenſchaft eines Jeden und Allen Gewähr und

Dauer verleiht. Der Zollverein, die deutsche Gewerkkraft mehrend, führt uns zu den Mitteln, eine große directe Schifffahrt mit den fernen Ländern zu unterhalten, also die Grundlage, auch eine Seemacht zu gewinnen; denn tüchtige Matrosen können nicht wie Landtruppen dressirt werden, sondern müssen durch den Dienst in der Küsten- und Handelsschifffahrt so wie in der Seefischerei erzogen werden — aus der Gewerbsmarine zieht die Flotte ihre Matrosen und Steuermänner. Der einzige Grund, daß Deutschland nicht zu den großen Seemächten zählt, besteht in seiner Zerstückelung, denn seine Küsten, seine herrlichen Flüsse, seine Lage und noch mehr der Geist seiner Bevölkerung eignen es mehr dazu als Frankreich und Rußland. Ein gemeinsames Handels- und Schifffahrtswesen wird uns durch den Zollverein, und dadurch üben wir eine verstärkte Anziehung auf die stammverwandten Staaten Dänemark und Holland aus. Vielleicht werden dereinst die dänische und die holländische Flotte den Kern und Stamm für eine Vereinsflotte bilden, und das Nationalgefühl — das Hochherrliche einer Vereinsflagge, neben welcher die Staatenflagge weht — wird hier durch zu große Interessen unterstützt, als daß die Vereinsstaaten nicht alles aufbieten sollten, um sich durch eine Ehrfurcht gebietende Kriegsflotte einen sichern Welthandel zu erwerben, Bayern und Würtemberg nicht minder als Sachsen und Preußen, da alle Binnenstädte den kriegerisch geschützten Handel der Seehäfen empfänden und die gebietende Seemacht eben so wohlthätig auf das gewerbthätige Schleiz und das kunstreiche München wirken würde als auf Leipzig und Danzig. Der Zollverein wird uns durch den Aufschwung der Gewerkkraft, des Handels und der Seeschifffahrt endlich auch zu Colonien führen, wohin die überschüssige Kraft unserer Nation an Bevölkerung,

Capital und Unternehmungsgeist abfließen wird zur Bildung von deutschen Töchterstaaten, zur Vermehrung des Gewerbfleißes, des Handels, der Seekraft, zur Bereicherung und zum Ruhme des deutschen Geistes. Dahin werden wir gelangen nicht durch ein Continentalsystem, sondern durch die Entwicklung des Zollvereins: welches Volk theilnehmen will wilde Länder zu bebauen, barbarische oder versunkene Völker alter Cultur zu civilisiren oder zu erfrischen, mitwirken will zur Wiedergeburt der asiatischen Völker mittelst eines Aufgusses europäischer Lebenskraft, das muß damit anfangen, seine Gewerbkraft, seine Schifffahrt und Seemacht auszubilden. Zieht England bisher die größten Vortheile aus dieser Wirksamkeit, so trägt es auch die ungeheuern Lasten derselben; schon scheint es oft, als würde die Bürde allein zu tragen ihm zu schwer, als sei es allein nicht im Stande die große Aufgabe zu erfüllen, als fordere diese in allen Welttheilen eine Machtentwicklung, welcher seine Kräfte, wie riesenhaft auch, noch nicht gewachsen sind, und da wird es denn nicht ungern sehen, wenn wir ihm mithelfen an dem großen Werke und einen Theil der Last auf unsere Schultern laden, aber auch einen Theil des Ruhmes und der Vortheile. Denn das scheint eine welthistorische Bestimmung der germanischen Völker zu sein, die christlich-europäische Cultur zu tragen und über alle Erdtheile zu verbreiten; in Europa sind die romanischen wie die slavischen Völker von germanischen Elementen und germanischer Bildung durchdrungen und in allen übrigen Theilen der Erde bereitet sich dasselbe Verhältniß vor; die Mittel aber zu dieser Verbreitung geben und sind Handel und Schifffahrt. Nicht zu hemmen den großen Gang anglobrittischer Thätigkeit ist unsere Aufgabe, sondern zu wetteifern mit ihm, es ihm gleich zu thun und nur

da zu mäßigen, wo der rollende Wagen die Schranken des Rechts und der Billigkeit übersteigen will.

Die Frage über deutsche Colonien habe ich bereits an einem andern Orte berührt, dort auch auf die Wichtigkeit umfassender deutscher Handelsgesellschaften hingewiesen und namentlich den Plan ausgeführt, eine allgemeine süddeutsche Handels- und Colonisirungsgesellschaft zu errichten zur Vermehrung des Absatzes deutscher Gewerberzeugnisse nach den Ländern des mittelländischen und schwarzen Meeres und zur Pflanzung deutscher Ansiedelungen in den untern Donauländern. Mir bleibt noch auf Einiges aufmerksam zu machen übrig. Selbst ohne Colonien und durch Unterschiedszölle oder andere Verkehrsverhältnisse von den meisten Colonialländern ausgeschlossen, so wie ohne Schutz und Einigung für unsere Schifffahrt, übersteigen unsere Einfuhren seewärts die deutschen Ausfuhren jährlich noch um fast 80 Millionen Thaler und sind wir im großen Welthandel wie auf die Seite geschoben. Indessen könnten wir durch Verträge mit den freien Staaten der heißen Zone, durch Handelsgesellschaften und großartige Etablissemente in den fernen Meeren auch ohne Colonien schon eine bedeutende Theilnahme am Seehandel erstreben. Ist es nicht merkwürdig, daß während der deutsche Handel nach Ostindien Null ist, die Nordamerikaner, deren Flagge man im Jahre 1784 zum erstenmale im indischen Archipel erblickte, dorthin einen blühenden Verkehr treiben, der seit 60 Jahren fortwährend gestiegen ist, in der Nähe der großen brittischen und holländischen Besitzungen, in diesen selbst und auf sonstigen vernachlässigten Plätzen? Die Amerikaner besaßen dort niemals einen Fußbreit Landes, bekümmern sich auch wenig um die innern Angelegenheiten jener Völker, benutzen weder Zwiste noch Krieg derselben; nichtsdesto-

weniger betreiben sie ihren Handel mit größerer Sicherheit als die Colonialstaaten selbst — nie wurden ihre Schiffe feindlich angefallen und deren Bemannung niedergemacht, wie die übrigen, englische nicht ausgeschlossen — immer weiter breitet sich ihr Handelsbereich aus, und es steigt mit jedem Jahre die Menge der Erzeugnisse, die sie dort einführen. Da aber die Schwierigkeiten, mit halbbarbarischen, auf den verschiedenen Inseln zerstreut wohnenden Völkern einen Verkehr anzuknüpfen, und die Unsicherheit in demselben groß sind, so kann der deutsche Kaufmann vereinzelt nicht einmal jenes Beispiel nachahmen: um jene Hindernisse zu beseitigen, dazu gibt es kein anderes Mittel als die Errichtung einer Handelsniederlassung im ostindischen Archipel, durch welche der Verkehr einzuleiten wäre. Die überaus fruchtbaren ostindischen Inseln sind wegen ihrer Größe, ihrer schiffbaren Flüsse, ihrer Buchten und Baien nicht wie die westindischen und alle kleinern Inseln unter den Tropen jener Art von Unfruchtbarkeit unterworfen, die von Wassermangel in der trockenen Jahreszeit herrührt; sie gewähren bei einer gleichsam unversiegbaren Frische des Pflanzenwuchses zugleich Schutz und Sicherheit für die Schifffahrt; das ruhige Meer mit den regelmäßigen Mussons trennt die erzeugungsreichen Inseln des Archipels nicht, sondern verbindet sie wie durch Ströme und Canäle; dabei die Nähe der großen asiatischen Reiche, die Nähe Australiens! Dennoch ist ein großer Theil derselben unbebaut, ja unbewohnt, und wartet noch des Besitzers und Anbauers. Schwärmen auch viele ihrer Bewohner noch besitzlos in den Wäldern umher, so leben doch bei weitem die meisten in staatlichem Verbande, beschäftigen sich mit Ackerbau, Fischerei, Handel, selbst mit Bergbau, und wenden sich auch gern den aus Europa

hinverpflanzten Gewerbzweigen zu. Mit ihnen könnte Deutschland einen directen Bedarfshandel eröffnen, der unter Leitung eines wohlausgerüsteten Handelskörpers ohne Zweifel bald aufblühen würde. Zu dem Zwecke müßte man aus den vielen herrenlosen Inseln eine solche auswählen, welche gute Häfen hat, umfangreich, gesund, fruchtbar und in dem Fahrwasser gelegen ist, das zu den gebildetsten Völkern im Archipel wie auch zu den großen Reichen im Osten und Westen führt; welche natürliche und gesundheitliche Verhältnisse zu untersuchen vorher eine Expedition dahin auszurüsten wäre. *) Ist die Insel unbewohnt, so hat man sie nur in Besitz zu nehmen; bewohnt, kann man sie leicht durch Vertrag oder Kauf von den inländischen Fürsten erlangen. Wird den Eingebornen wie den Ansiedlern vollkommen freie Religionsausübung, so viel thunlich, freier Handel und Jedem das Recht gesetzlich gesichert Grundbesitz zu erwerben, so wird man die Bevölkerung an den Grund und Boden und mit den sichersten Banden an die Regierung ketten. Mit den an-

*) Die Niederlassung bedürfte übrigens vorläufig nicht des Schutzes einer Seemacht. Vor mehreren Jahren soll ein englischer Schiffscapitän eine kleine Insel im Archipel für sich und die nöthige Zahl Arbeiter, Handwerker, Frauen und Bedarf in Besitz genommen und daraus eine jetzt schon ansehnliche Erfrischungsrast für Schiffe errichtet haben. Ja ganz jüngst haben sich zwei dänische Schiffscapitäne auf der Insel Bali niedergelassen und dort einen Handelsstand errichtet. Was Einzelnen möglich, verspricht einer großen Gesellschaft gewisses Gelingen. Eine Gesellschaft deutscher Kaufleute, ausgerüstet mit mäßigen Mitteln, Unternehmungsgeist und einem oder mehreren kenntnißvollen Agenten, würde ohne Gefahr für sie eine solche Niederlassung gründen können; obschon es schon wegen der monopolistischen Neigungen solcher Gesellschaften von Kaufleuten vorzuziehen wäre, wenn deutsche Regierungen sich leitend an die Spitze stellten.

gränzenden oder benachbarten selbständigen Insulanern müßte die Colonialbehörde einen freundschaftlichen Verkehr auf gleichem Fuße, Bündnisse herbeizuführen suchen; in den Verträgen aber Monopole der Colonisten gegenüber den Indiern vermieden werden: großer Umsatz bei billigen gegenseitigen Vortheilen ist dem Mutterlande wie den Eingebornen, der Schifffahrt wie den Gewerben von unendlich höherem Nutzen als übermäßige Gewinne. *)

*) Ueberhaupt muß der Stapelplatz in Ostindien so viel möglich der Handelsfreiheit huldigen. Von welcher Wichtigkeit dieß Princip im ostindischen Handel ist, beweisen die Zeiten, wo die Portugiesen im Besitze des freien Handels auf Malacca waren und sich unter ihnen der blühendste Handelsplatz am Archipel erhob; beweist das frühere Batavia und heute Manilla, die kleine zu entfernt und isolirt gelegene auch unfruchtbare Insel Penang, die früher unbewohnt, sich wegen ihres Freihafens schnell aufthat und heute noch wichtiger wäre, würde sie nicht nach veränderten Grundsätzen verwaltet; vor allen aber Singapore. Als mit der Zurückgabe aller Besitzungen im Archipel an die Holländer auch die Straße von Sunda und Malacca, durch welche die Schiffe aus dem großen Archipel ins chinesische Meer segeln, den Engländern abhanden gekommen, suchte der umsichtige Raffles zur Sicherstellung des brittischen Handels nur die Erlaubniß nach, mit einem englischen Linienschiff an der östlichen Mündung der Straße von Malacca vor Anker gehen zu dürfen und zog dort 1819 bei Singapore die brittische Flagge auf zur Beschützung des freien Handels. Nach wenigen Monaten schon hatte die Bevölkerung um 5000 Seelen, meist Chinesen, zugenommen; nach dritthalb Jahren betrug der Werth der Ein- und Ausfuhr 2 Mill. Pf. Sterl., der gesammte Schiffsraum über 161,000 Tonnen; Häuser und Magazine wurden erbaut ohne Hülfe des Gouvernements, die Wälder der Insel wandelten sich in Pflanzungen und zu Gewerbbetrieb um; Städte und Straßen erstanden unter Gesetzen, welche Sicherheit der Personen und des Eigenthums bezweckten; auch strömten immer neue Handelshäuser und neue Capitale herbei.

Natürlich fände das System der Gegenseitigkeit in den Schifffahrtsgesetzen Anwendung auf die Niederlassung; besonders wären Unterschiedszölle zu Gunsten der deutschen Flagge durchaus erforderlich, wegen des ungeheuern Uebergewichts der Engländer, Holländer und Amerikaner im ostindischen Handel. Eine mäßige Abgabe von den Ein- und Ausfuhren (namentlich von Luxusartikeln bei den Einfuhren) so wie der zweckmäßige Verkauf der Eigenthum des Staats gewordenen Ländereien würden zur Deckung der Verwaltungskosten, der Anlage von Magazinen ꝛc. hinreichen. Die obere Leitung werde entweder einem deutschen Seestaate oder noch besser einer Vereinsbehörde anvertraut, jedenfalls muß die Handelsniederlassung unter den Schutz des deutschen Bundes gegeben werden, was die Bildung von namenlosen Handelsgesellschaften nicht ausschließt, welche den Handel dahin durch umfassende Ein- und Verkäufe zu leiten suchen. Bei Befolgung solcher Grundsätze würden aus allen Theilen des Archipels die verschiedensten Producte der deutschen Handelsniederlassung zuströmen, die deutschen Erzeugnisse dort einen begünstigten großen Markt, die deutschen Schiffe gute Frachten auf der Ausfahrt wie auf der Heimfahrt finden und der deutsche Seehandel sich in erweiterten Verhältnissen emporheben.

In Westindien und Amerika brauchen wir weniger nach eigenen Besitzungen zu streben: hier sind freie Staaten, mit welchen wir der Natur der Dinge nach mehr als irgend ein anderer europäischer Staat unserer Flagge vortheilhafte Verträge abschließen können. Der Besitz eigener Handelsniederlassungen kann uns so wenig wie die innigste Annäherung zu Holland und Dänemark an Abschluß günstiger Verträge mit amerikanischen Staaten hindern, indem er sich nicht auf die alte unfreie Colonial-

politik ſtützen wird, vielmehr auf Handelsfreiheit, und der deutſche Verein auch auf ſeine Niederlaſſungen das Syſtem der Gegenſeitigkeit ausdehnen wird. Alſo Verträge mit Weſtindien und Amerika, aber eigene Stapelplätze des deutſchen Handels in den untern Donauländern, im oſtindiſchen Archipel, an der ſüdafrikaniſchen Küſte und in Auſtralien.

Denn in fernerer Wirkung würde Deutſchland bald darauf denken müſſen, mehr oder minder ähnliche Niederlaſſungen wie im oſtindiſchen Archipel auch an den ſüdlichen Küſten Afrika's und gleichfalls in dem eben ſo weiten als menſchenleeren Auſtralien zu errichten, wozu ſich überall im ausgedehnten Küſtengebiete beider Erdtheile die beſte Gelegenheit vorfindet. Oſtindien, namentlich der Archipel, wird mit Hülfe der Dampfſchifffahrt und des vermehrten Anbaues bald den Mittelpunkt einer großen Handelswelt bilden, in deren Kreiſe auch immer inniger Auſtralien, die Südſee und Afrika hineingezogen werden und an der ſich Deutſchland betheiligen muß, will es ſich nicht von dem Laufe der Begebenheiten in den Hintergrund ganz zurückdrängen laſſen.

Ueberhaupt muß man nicht aus dem Geſichte verlieren, daß der Handel nach den Indien erſt mit dem vorigen Jahrhunderte unter den Holländern und Engländern eine gebietende und fort und fort ſteigende Wichtigeit erlangt hat, indem dieſe Völker, im Gegenſatze zu den Spaniern und Portugieſen, mehr im Tauſche von Gewerbserzeugniſſen gegen Colonialwaaren, als in der Erpreſſung in Oſtindien und in der Gewinnung großer Mengen edler Metalle in Amerika ihren Vortheil ſuchten, alſo erſt ſeitdem die europäiſche Gewerbthätigkeit durch die Fortſchritte der Gewerkkraft, durch Ma-

ſchinen und Erfindungen und durch die Vervollkommnung der Transportmittel die oſtindiſche überflügelt hatte; und im Vergleiche damit war der frühere oſtindiſche und aller orientaliſche Handel, was man über deſſen Wichtigkeit auch rühmen mag, nur unbedeutend, ſo lange der Orient mehr Fabricate lieferte als begehrte. Gegenwärtig beſchäftigt dieſer Handel den bedeutendſten Theil der großen Schifffahrt und des im auswärtigen Verkehr untergebrachten Capitals von Europa, und alle die Hunderte von Millionen, welche jährlich an Waaren aus den Ländern der heißen Zone nach den Ländern der gemäßigten Zone gehen, werden mit nur geringer Ausnahme in Gewerbserzeugniſſen bezahlt. Die Wechſelwirkung zwiſchen der Fabrik- und der Colonialerzeugung iſt unbegränzt, die Vermehrung der einen wird bedingt durch die der andern; der Abſatz der Colonialwaaren hier richtet ſich nach dem Abſatze der Fabricate dort: wo man Sorge getroffen, daß die Wechſelwirkung ſich am ſtärkſten äußern kann, da wird auch am meiſten erzeugt und verzehrt, und es verthun die Engländer im Durchſchnitt zwei- bis dreimal mehr Colonialwaaren als die Franzoſen, drei- bis viermal mehr als die Deutſchen, bis zehnmal mehr als die Ruſſen. Welches ungeahnten Aufſchwunges aber der Welthandel noch fähig iſt, läßt ſich ſchon aus der noch möglichen Ausdehnung der Colonialerzeugung abnehmen. Schätzen wir den gegenwärtigen Verbrauch an Zucker zu 25 Millionen Centner und den mittlern Ertrag eines Ackers auf 12½ Centner, den an Baumwolle zu 12 Millionen Centner und den mittlern Ertrag eines Ackers zu 6 Centnern, *) ſo erfordert die ganze Erzeugung dieſer

*) Die Erzeugungsfähigkeit der Baumwollplantagen iſt verſchieden von 2 bis 12 Centner, ja eine in Nordamerika neu-

beiden Hauptartikel nicht mehr als 4 Millionen Acker, und für die übrigen Artikel eben so viel gerechnet, erfordern sämmtliche in den Handel kommende Colonialwaaren nicht mehr als 8 Millionen Acker oder ungefähr 800 Quadratmeilen — eine Fläche, die sich schon mehrfach bloß in Hindostan findet und die wohl nicht den hundertsten Theil der für diesen Anbau geeigneten Erdoberfläche in sich begreift. Insofern nun die Länder der heißen Zone mehr Colonialwaaren erzeugen, verschaffen sie sich die Mittel, den Ländern der gemäßigten Zone mehr Gewerbserzeugnisse abzunehmen, und aus diesem größern Absatz von Fabricaten erwächst den letztern die Möglichkeit mehr Colonialwaaren zu verbrauchen; aus dieser jetzt großartig eingetretenen Wechselwirkung auf die gegenseitige Erzeugung und auf die Tauschmittelvermehrung muß ein riesenmäßiges Anwachsen des Welthandels hervorgehen. Es ist daher überflüssig zu besorgen, die Colonialerzeugung möge sich so sehr über den eigenen Bedarf in Java, in Ostindien, Manilla, Cuba, Amerika vermehren, daß Deutschland nicht daran denken dürfe sie noch durch eigene Colonien auszudehnen; denn der Verbrauch an solchen Erzeugnissen nimmt noch mehr zu, und die Vortheile, die daraus den Ländern der gemäßigten Zone erwachsen, sind noch größer. Deutschland kann und wird allmählich fünf- und zehnmal mehr davon verzehren als gegenwärtig; eben so steigt der Verbrauch in allen übrigen Ländern Europa's, so wie in den weiten Gebieten Asiens und in Amerika, auf den Inseln und in Australien. So viel ist gewiß und zeigen die Preise der meisten Colonialartikel, daß die Ausdehnung ihres

---

entdeckte Gattung Samen soll schon einen Ertrag von 15 Centner per Acker gewähren; der Durchschnittertrag im Zuckerbau ist von 10 bis 25 Centner per Acker.

Anbaues, wie außerordentlich auch an einigen Punkten der Erde, im Ganzen von der Zunahme ihres Verbrauchs in allen Ländern noch überboten wird, und daß Deutschland noch ein ungemessener Spielraum für die Theilnahme an jenem Welthandel offen steht.

---

Hiermit glaube ich diese Betrachtungen schließen zu können. Der öffentlichen Meinung liegt es nun ob zu urtheilen, ob ich die mir gesetzte Aufgabe gelöst habe, den Geist und das Wesen des deutschen Handelsbundes aus seiner Entstehung und seinem Inhalte zu erklären, die höhern nationalen Gesichtspunkte dabei darzulegen, seine Ausbildung in diesem Sinne in Uebereinstimmung mit den wahren Bedürfnissen und Interessen des Gesammtvaterlandes aufzufassen und zu erörtern. Die vorhandenen Mängel sind nur dem Vollbringen beizumessen, nicht dem Willen; meine Absicht war rein, d. h. sie galt dem Gesammtwohl ohne irgend welche Nebenabsicht. Ich wollte nicht die Vortheile aufzählen, die uns bisher aus dem Zollverbande erwachsen sind — die werden ja täglich in den Zeitungen ausposaunt und sind bereits in umfangreichen Büchern besprochen worden — sondern ich wollte zeigen, was wir denn wirklich an dem Zollvereine haben, seine Wichtigkeit, seine dauernde Bedeutung für unsere Zukunft; ich wollte seine Auffassung verinnerlichen, seiner Erscheinung die ihm angedichtete Zufälligkeit nehmen — denn das Zufällige ist ohne Dauer — ich wollte die Ueberzeugung von dem begründen, was ihm noththut, von dem großen Mangel an Organisation, von der Dringlichkeit seiner Erweiterung, seiner Entwicklung, von der Nothwendigkeit organischer Bildungen, die ihn tragen und stützen und festigen gegen alle Zeitstürme und Unwetter — ich wollte ihn in dem Bewußt-

ſein unſeres Volkes als das erkennen laſſen, was er wirkich iſt, nicht ein Machwerk Einzelner, nicht die Realiſirung eines in unſere Entwickelung von außen herein getragenen Planes, ſondern als ſein unveräußerliches Eigenthum, ſein heiliges Gemeingut, als das Kind und die Frucht ſeiner eigenſten Entwickelung und ſeines eigenſten Geiſtes, und dadurch ſeine ganze Liebe für ihn erwecken, ſein Vertrauen und ſeine Hoffnungen auf ihn beſeelen, die Herzen für ihn erwärmen und den Willen zu ſeiner Pflege ermuntern — ich hätte alle Gemüther begeiſtern, die ganze Thatkraft unſeres Volkes entflammen mögen für den Gedanken der lebendigen Ausbildung des Zollvereins; aber nicht mich ſtützend auf die ſogenannten materiellen Intereſſen, nicht durch Anregung dunkler Gefühle und Leidenſchaften, ſondern durch klares Verſtändniß, durch die wahre Einſicht in den großen innern Zuſammenhang, in welchem der deutſche Handelsbund mit der Geſchichte, mit der Entwickelung, dem Geiſte und der Zukunft unſeres Volkes ſteht.

An dem Zollverein beſitzt das deutſche Volk ein Kleinod von unſchätzbarem Werthe; nicht bloß weil er die Zollſchranken im Binnenlande niedergeriſſen hat — das iſt auch in den übrigen Ländern geſchehen, ſei's auf dem ruhigen Wege der Entwickelung, ſei's durch Gewalt und Umwälzung — ſondern weil er auch die Grundſäulen zur freien Einigung Deutſchlands aufgebaut hat; nicht bloß weil er die deutſchen Staaten unter einem Zoll- und Handelsweſen geeinigt hat, ſondern weil auch dieß eine Handelsſyſtem in ſich vortrefflich iſt, den Forderungen der Wiſſenſchaft und der Zeit, gleichwie den Bedürfniſſen und Intereſſen unſeres Volkes entſpricht, alſo auf der dauerndſten und ſicherſten Grundlage errichtet iſt und ſich fort und fort allein auf die

freie Entwickelung im Innern wie im Völkerverkehr stützen kann; nicht bloß weil er ein Band unseres Volkes bildet in Zoll und Handel, sondern weil er überhaupt die Idee des deutschen Volksthums aus dem Gebiete der Hoffnung und Phantasie in das der Wirklichkeit versetzt, die Idee der Nationaleinheit in lebendige Formen gegossen und verkörpert, und die Verschmelzung aller deutschen Interessen in einen gemeinsamen Bund vorbereitet hat; nicht bloß weil er die Grundlage bildet zu einem ganz Deutschland umfassenden und an sich vortrefflichen Handelssysteme, sondern weil er auch die Keime zu einem allgemeinen deutschen Verfassungswesen gepflanzt hat, welche freiaufsprießend unserm Vaterlande die organische Entwickelung retten und sichern müssen; weil er also neben den materiellen auch die höchsten politischen und geistigen Interessen unseres Volkes zu fördern berufen ist. Aber dieß werthvolle Kleinod — das haben wir auch gesehen — ist uns noch nicht gesichert. Noch steht der Zollverein schwach da im Innern, ein Binnenverein, abgeschnitten von den Mündungen seiner großen Ströme, getrennt vom deutschen Meere, ja hier strecken sich ihm noch Bollwerke fremder Gewerbe- und Schifffahrtsüberlegenheit über die einheimische entgegen, ausgerüstet und befestigt durch die Macht Jahrhunderte alter Gewohnheiten, Vorurtheile und Verblendung. Noch sehen wir ihn umwogt von feindseligen Meinungen, Neigungen, Zwecken und Interessen; die fremden Großmächte, von verschiedenen Beweggründen getrieben, sich seiner Abrundung und Erstarkung entgegenstemmen. Und während Alles uns mahnt, wie dringend es sei daß er sich innerlich festige und durch den deutschen Boden und alle unsere Zustände seine Wurzeln ziehe, um ihn gegen die Anfechtungen der zahlreichen Gegnerschaft, gegen ge-

heime Minen und offene Stürme der Zeit zu panzern, müſſen wir das traurige Schauſpiel erblicken, wie in ſeinem eigenen Schooße einflußreiche Männer ſeine Organiſirung, ſein friſches Wachsthum, ſeine die Volkskraft weckende und erziehende Bewegung fürchten und bemüht ſind ihn in ſeiner Lockerheit als einen äußerlich zuſammengehaltenen Bund, der jeden Augenblick wieder aufzulöſen iſt, zu erhalten, ſtatt ſein unauflösliches Verwachſen mit der Nation, ſein Vertiefen in das Herz des deutſchen Volkes zu fördern. Soll ich noch einmal wiederholen was alles noch geſchehen muß, damit der Zollverein Gewähr ſeines Beſtehens erlange, damit er ſeinem Zwecke entſpreche, ſeinen hohen Beruf erfüllen, alle ſeine herrlichen Wirkungen äußern könne? Noch fehlen ihm eine ſtetige Zollvereinsbehörde, ein Zollrath, der die Bewegung des Welthandels überwacht und die Vereinstarifſätze darnach wie nach den jedesmaligen Bedürfniſſen des Inlandes regelt; gemeinſame Vertretung nach außen, Conſulate und Agenturen, welche auf die Bedürfniſſe des Handels in allen Erdtheilen achten, darüber berichten, allwärts zum Abſatze deutſcher Erzeugniſſe ermuntern und die Behörden wie die deutſche Handelswelt im Laufe halten mit den belangreichen Begebenheiten, Wechſelfällen und Conjuncturen; noch fehlen ihm die in kurzen Zeiträumen regelmäßig wiederkehrenden, berathenden und beſchließenden Zollvereinstage, auf deren Ausbildung die Ergänzung und Vervollkommnung der deutſchen Bundesverfaſſung beruht; die Befreiung derſelben aus dem gegenwärtigen verknöcherten, traurigen und kraftloſen Zuſtande — denn der Bundestag iſt weſentlich nur abwehrend, verbietend, und vertritt nicht die lebendigen Intereſſen, das concret Geiſtige unſeres Volkes; noch fehlen ihm Oeffentlichkeit der Verhandlungen, Oeffentlich-

keit nach allen Richtungen, gesetzlicher Einfluß der Interessen und der öffentlichen Meinung, gesetzliche Freiheit in der Besprechung seitens der Presse, jedes gesetzliche allgemeine Organ; noch gehen ihm im Innern ab eine gleichmäßige Besteuerung, ein Vereinspostwesen (dessen sich ja sogar vordem das innerlich zerrissene deutsche Reich erfreute), ein Vereinsfuhrwesen, Vereinbarung wegen der Anlage von Eisenbahnen und anderer Handelsstraßen, wegen eines Patentgesetzes ꝛc.; noch beruht er bloß auf einem Vertrage und ermangelt noch jeder bundesrechtlichen Grundlage; noch muß er sich erweitern bis ans deutsche Meer, sich Oesterreich verknüpfen, Holland und Dänemark sich nähern, noch muß er seine natürlichen Stützpunkte zur See erreichen, die nicht minder am adriatischen Meere und in den untern Donauländern als an der Nord- und Ostee liegen; noch muß er die Hebel gewinnen zur Vergrößerung seiner Schifffahrt, seines Einflusses, seiner Handels- und Seemacht, muß er sich erweitern zu einem Schifffahrtsverein, eine Vereinsflagge in allen Meeren entfalten unter dem Schutze von Schifffahrtsgesetzen und dadurch dem deutschen Volke den Weg bahnen, die ganze Seekräftigkeit zu erringen, deren es fähig ist. Ja wohl, da gibt es noch viel zu thun; aber es muß gethan werden, soll der Zollverein seine Bestimmung erfüllen, ja nur sicheres Bestehen erlangen, soll Deutschland sich aus dem Zustande der Schwäche, des Leidens und der Unterdrückung zu dem der Stärke, des selbständigen Handelns, der Größe und des Ruhms erheben, sollen die einzelnen deutschen Staaten die Sicherheit ihrer Existenz gewinnen, die ja eben nur auf der Sicherheit des Ganzen, also stets und allein auf der Entwickelung dieses Ganzen durch die Einzelnen beruht. Ja es ist noch viel zu

thun — aber wo ein so großes, herrliches Ziel vor Augen liegt, da erschrickt die Vaterlandsliebe vor keiner Mühe, vor keinem Hinderniſſe.

Wahrlich wenn je, so müſſen wir in unſerer Zeit, wo wir alle europäiſchen Staaten und viele anderer Welttheile ſo ungeheure Anſtrengungen für ihre Machtentwickelung machen ſehen, die dringende Aufforderung fühlen, uns durch kräftige, unſer eigen Volk umfaſſende Staatsbildungen zu ſtärken und zu ſchirmen und uns auch einmal mehr auf das Schaffen im Leben und im Staate, als auf das im Gebiete der Phantaſie zu legen. Wohlan, den deutſchen Staaten wird im Zollverbande, d. h. in der Vereinigung ihrer ſchaffenden Kräfte, die poſitive Grundlage geboten, auf der die Intereſſen ihrer Wohlfahrt und Macht Leben und Wachsthum gewinnen, die Bedingung und die Gewähr ihrer Erſtarkung, ihrer Fortſchritte, ihres Gedeihens. Von jeher war ihrer Selbſtändigkeit nichts gefährlicher als die Zerſplitterung der Intereſſen, die künſtlichen Sonderungen und Abſpreizungen zwiſchen ihnen, der Mangel nationaler mit ihnen verwachſender Bildungen; nichts kann ſie mehr ſtärken und befeſtigen, als das Ausfüllen dieſer Leere, als das Pflegen und Aufwachſen volksumfaſſender Bildungen, worin des Volkes voller warmer Lebensſtrom frei pulst — denn das hat keine Dauer, was nicht in das Leben und mit dem Leben wächst. Als die ganze alte Reichsverfaſſung, langſam durch das Gegeneinanderwirken der einzelnen Reichsglieder geſchwächt und untergraben, endlich zuſammenbrach, da fand auch kein einzelner deutſcher Staat mehr Schutz und Sicherheit, alles ſtürzte durcheinander, bis eine neue Ordnung der Dinge daraus hervorging. Wer hält davon, ſolche Umwälzungen könnten ſich nicht früh oder ſpät wiederholen?

Nein, ſie werden ſich nicht erneuern, wenn alle Bundesglieder treu anhangen dem Gemeinwohl und eine freie Entwickelung des Ganzen nicht unmöglich machen. Wenn der Zollverein zu einem mächtigen, den deutſchen Boden mit ſeinen Wurzeln durchziehenden, mit ſeiner Krone überſchattenden und ſeine Blüthen ungehemmt entfaltenden Baume heranwachſen ſollte, ſo werden die mit ihm verwachſenen Staaten die Aeſte und Zweige dieſes Baumes bilden, von dem keiner abgeriſſen, keiner in ſeinem Wachsthum geſtört werden kann, ohne auch das Leben und das Gedeihen des Ganzen zu gefährden.

Unſere Zeit hat, namentlich was die Beſtrebungen betrifft, viele Aehnlichkeit mit derjenigen, welche der Reformation unmittelbar vorausging. Was man auch gegen ſie declamiren mag, ſie iſt eine große bedeutungsvolle, ahnungs- und hoffnungsreiche; ſie entwickelt eine bewundernswerthe Thätigkeit und Geiſtesfriſche auf allen Gebieten des Lebens und der Erkenntniß, auf den Gebieten des Wiſſens und des Glaubens — ſie ſteht der damaligen, dünkt mir, in nichts nach. Damals wie jetzt hatte ſich ein großer Schatz von Kenntniſſen und neuen Ideen über die Nation verbreitet und war allmählich eingedrungen in Stadt und Land, und die Nation freute ſich der ſchönen Bereicherung ihres Geiſtes. Damals wie jetzt ging ſie ſchwanger mit großen Beſtrebungen und Entwürfen, mit patriotiſchen Schöpfungen und Verbeſſerungen, und die Nation oder die öffentliche Meinung belohnte dieſe Beſtrebungen mit ihrem ganzen Beifalle. Ganz beſonders aber war die öffentliche Meinung damals wie jetzt einverſtanden über das Ungenügende der deutſchen Verfaſſung; man drang ganz wie jetzt namentlich auf größere Einigung der Reichsglieder, auf eine kräftige Centralverwaltung, auf

eine zweckmäßige Organisirung der Reichsbehörden und des Reichtags, ja man setzte verschiedenemale Reichsgesetze in diesem Sinne durch, sogar die Errichtung einer besondern ständischen Reichsregierung, ein permanentes Reichsregiment neben Kaiser und Reichstag. Es gab eine Zeit, wo jeder auch der nüchternste Deutsche sich berechtigt glauben durfte, auf eine großartige freie Gestaltung des deutschen Verfassungswesens zu hoffen: nicht nur wurden die Bestrebungen dafür als ein Bedürfniß von der ganzen Nation gefühlt im Einklange mit den herrschenden Zeitideen, sondern auch von den gesetzlichen Organen, Kaiser und Reichsständen, endlich auch von den kirchenreformatorischen Tendenzen in ihren Anfängen kräftig unterstützt. Wären sie bis zu positiven Gestaltungen unter den Kämpfen auf den Reichstagen durchgedrungen, so würde sich ohne Zweifel das deutsche Staatswesen noch freier, lebendiger, großartiger und mächtiger entfaltet haben als das englische, für das wir heute nur Bewunderung, auch wohl einseitigen Nachahmungseifer zeigen. Denn damals war das deutsche Volk weit das mächtigste; die Städte stunden noch in ihrer kräftigsten Blüthe, die Niederlande, Lothringen, das Elsaß gehörten noch dem Reiche an, die Absonderung der Schweiz war noch zweifelhaft und sie zeigte sich geneigt den deutschen Bestrebungen und dem Reiche sich wieder anzuschließen; die Hansen führten noch den Scepter zur See; ihre Seetüchtigkeit an Segel- und an Streitkraft war der aller andern Völker überlegen, eines ihrer Schiffe nahm es mit drei fremden auf; Lübeck war noch die Hauptstadt des Nordens und schrieb Gesetze vor in Schweden, in Dänemark, in Rußland: welche Herrlichkeit der deutschen Nation hätte aus der Vereinigung aller dieser Länder und Kräfte, aller Stände, der Städte

und Fürsten, und des Kaisers unter einem nationalen Verfassungswesen hervorgehen mögen! Aber alle die Bestrebungen scheiterten, weil sie nicht zu concreten Rechts- und Verfassungsgestaltungen durchgedrungen waren, an dem kirchlichen Zwiespalte, dessen Licht und Schattenseiten noch heute unsere Zustände zeigen, und gingen unter in Krieg und Verwüstung.

Die Idee der Nationaleinheit bedarf zu ihrer Verwirklichung der positiven Grundlagen, des sichern Bodens, den sie befruchtet und auf dem sie wurzelfest aufkeimt, lebendiger Stützen und Pfeiler zu ihrem Erstarken, die sich mannichfach mit allen Bildungen verschlingen und mit dem Kern unserer Volksthümlichkeit verwachsen: nur so wird der deutsche Baum die Stärke erlangen, daß die darüber hinbrausenden Stürme ihn zwar zu biegen und zu schütteln, aber nicht mehr zu brechen vermögen, vielmehr zu seiner Kräftigung und frischern Blüthe beitragen. Ueberlassen wir uns nur nicht zu getrost der Macht der öffentlichen Meinung, der Macht der vorherrschenden Idee! Seht dort, daß es noch andere Ideen gibt, die oft wohl wie mit Naturgewalt aus den Zeitläuften hervorbrechen und dann das, was nicht fest begründet im Volke ist, mit Sturmesgewalt entwurzeln: den wilden Wogen, welche die Zeit aufregt, widersteht alsdann kein schwaches Steuer.

Doch mag sich der Deutsche immerhin der geistigen Errungenschaft seines Volkes rühmen. In jenem gewaltigen Schiffbruche, in den langen politisch-kirchlichen Kämpfen, unter den furchtbarsten Verwüstungen des Kriegs, unter Mord, Brand und Pestilenz, ging fast jedes Rechtsgefühl in den öffentlichen Angelegenheiten Deutschlands zu Grunde; die Folge davon war, daß

ſich ein desorganiſirender Trieb der Regierungen bemächtigte zu Gunſten der unumſchränkten Fürſtengewalt, der zu zerſtören nicht aufhörte bis alle ſtändiſche Vertretung, Land- und Reichsverfaſſung in Trümmer gefallen war. Die Freiheit aber flüchtete aus dem Staatsweſen, woraus ſie verbannt worden, auf das reine Gebiet des Geiſtes und bebaute dieß mit deutſchem Fleiße und Beharrlichkeit, und bereicherte es mit den ſchönſten Culturblüthen, welche denn hinwieder Samen der Bildung ausſtreuten über alle andern Aecker der Nation. Was man im Staate verloren hatte, das eroberte man wieder im Reiche der Idee, aber geläuterter, freier; und als die Verfaſſung zuſammenbrach, da ging der im Feuer der Wiſſenſchaft geſtählte, frei und ſtark gewordene deutſche Geiſt wie aus der äußern Verpuppung hervor und entfaltete ſeine reichen Fittige; er goß eine neue Lebenskraft, eine neue Friſche, eine neue Begeiſterung über die Nation aus, und das große Werk der Wiedergeburt begann er mit der Befreiung des Vaterlandes vom fremden Joche. Dieſer große Läuterungs- und Entwickelungsproceß des deutſchen Geiſtes, worin er ſich ſeiner Einheit, ſeiner Freiheit, ſeiner Kraft und ſeines Berufs bewußt ward, liegt zwiſchen dem alten und dem neugebornen Deutſchland, bedingt die Verſchiedenheit beider: ſchaffenskräftig kann heute nur von ihm jede dauernde Geſtaltung des deutſchen Weſens hervorgehen, während vordem lebenskräftige Bildungen faſt immer nur vom Einzelnen, vom Beſondern ausgingen. Darum ſcheiterten die bisherigen Verſuche, in den deutſchen Staaten ein freies Verfaſſungsweſen auszubilden, weil ſie eben im Einzelnen geſchahen, vom Beſondern ausgingen; alſo dieß lag nicht an dem Wortlaute der Verfaſſungen, nicht bloß an den Ein-

wirkungen der Staatsgewalt, an den einzelnen Perſonen, ſondern an dem Gegenſatze des Beſondern zum Ganzen; nur bei einer Entwickelung des deutſchen Verfaſſungsweſens überhaupt kann auch das der einzelnen Staaten gedeihen. Denn der deutſche Geiſt in ſeiner Fülle iſt weder an Bayern noch an Hannover, weder an Preußen noch an Oeſterreich gebannt, und auf allen Beſtrebungen, die nicht von der Geſammtheit ausgehen oder nach Umfaſſung des ganzen Vaterlandes zielen, muß der Fluch des Mißlingens ruhen. Wo die Einheit in der Idee und im Geiſte errungen iſt, da kann keine Bildung gelingen, die ſie in der Wirklichkeit wieder aufheben will; keine bayeriſche, keine würtembergiſche, keine preußiſche Reichsverfaſſung wird jemals für ſich ein kräftiges Staatsleben hervorrufen: das Ziel iſt eine allgemein deutſche Verfaſſung und unter dieſer wird auch das Ständeweſen der einzelnen Staaten und Provinzen gedeihen. Wir ſind ein Volk mit verſchiedenen Stämmen, wir reden Eine Sprache mit verſchiedenen Mundarten, wir haben Eine Geſchichte bei aller Mannichfaltigkeit, wir haben Einen Geiſt in reicher Entfaltung: wir können nur Eine Entwickelung haben, denn der Zweig zieht Saft und Nahrung aus dem Baume und ſein Leben iſt eins mit dem Leben des Ganzen. Das deutſche Volk hat das richtig gefühlt, als es den Zollverein ſofort mit freudigem Zurufe begrüßte und ſich gegen die ſonſt liberalen Stimmen in den Ständeverſammlungen, die gegen ihn ſprachen, entſchied. Wenn aber der Zollverein auf ſeine jetzigen Gränzen beſchränkt bliebe, ſich nicht ausdehnte über die ganze deutſche Nation, ſo würde auch er ſtets gelähmt und unwirkſam bleiben und uns nimmermehr zu einem großen freien Staatsweſen verhelfen, und es

würde die Begeisterung für ihn erkalten und die Hoffnungen sich auf anderes wenden; weßhalb eben seine Erweiterung, seine Ausbildung eine Frage der höchsten Wichtigkeit, eine heilige Angelegenheit unserer Nation ist, und wer gegen sie ist, der ist gegen unsere Wohlfahrt, gegen unsere Freiheit, gegen unser Heiligthum — gegen unsere Entwickelung. Die Seele will einen Leib haben und die Frische, die Kraft des Geistes zeigt sich im Schaffen. Darum rüstig Hand ans Werk gelegt, so lange es noch Zeit ist, jeder und alle und ohne Unterschied, denn wir sollen wuchern mit dem Pfunde, das uns der Herr anvertraut hat, und es nicht vergraben, damit er es in seinem Zorne uns nicht nehme und einem andern Volke gebe! Darum rüstig Hand angelegt an den Ausbau des deutschen Hauses, worin der deutsche Geist schaffen und wirken und sich immer herrlicher entfalten soll zur Ehre Gottes! O daß die Begeisterung nicht erkalten, der Geist nicht zerfahren, sondern sich im Vertrauen und in der Hoffnung einen und gefallen und bethätigen möge im reichen Schaffen an dauernden Bildungen! Ist der Leib nicht ein Tempel Gottes? Das soll auch der Leib des deutschen Geistes sein, ein reicher Tempel des ewigen, des lebendigen Gottes; ein Haus, worin Friede und Freiheit wohnt und Glauben, Hoffnung und Liebe, und worin wir fortan alle gleich stehen und den Höchsten verehren, ohne Unterschied des Bekenntnisses. Freiheit ist Liebe, und Gott ist die Liebe. Sie sei unser Gesetz, unser Band, das ewige Verständniß aller deutschen Staaten, die Verknüpfung aller, so weit die deutsche Zunge klingt; denn mit welchen Engelzungen, wie schön und prächtig sie auch spricht, sie ist ein tönendes Erz und eine klingende Schelle, hat sie die Liebe nicht. Wir

ſollen kämpfen und ſtreiten für Wahrheit und Licht, denn in der Wahrheit iſt das Leben; aber wir ſollen mit Liebe ſtreiten als rüſtige Knechte des Herrn. Die Liebe iſt der Inhalt und die Erfüllung des Geſetzes. Und wenn wir, von ihr getrieben, uns ohne Unterſchied des Bekenntniſſes ſchaaren zum Ausbau des gemeinſamen Weſens, ſo wird der Allmächtige auch gnädig auf unſer Beginnen herabblicken und ihm reichen Fortgang ſpenden und unſer Werk noch ſegnen an unſern Kindern und Kindeskindern bis in die ſpäteſten Geſchlechter.

# Nachtrag

zur

# Staatsökonomie des Zollvereins.

---

## Das Schutzbedürfniß der Gewerbe im Zollverein.

Die preußische Handelsgesetzgebung des Jahres 1818 wird in den Annalen des Völkerverkehrs immer denkwürdig bleiben. Hervorgegangen aus dem allgemeinen Bedürfnisse der schaffenden Arbeit und zugleich aus der geläuterten Erkenntniß von dem Volkswirthschaftswesen, verließ sie zuerst und bis jetzt allein, darin dem Wirthschaftswesen aller andern Staaten vorausschreitend, die hergebrachte Bahn eigensüchtiger Mercantilbeschränkungen nicht minder als unbegränzter Handelsfreiheit und betrat die der allgemeinen Mitbewerbung, d. h. die Bahn der beschützten wirklichen Handelsfreiheit. Indem sie die Forderungen der dem Bestehenden vorausgeeilten Wissenschaft anerkannte und sie, so viel möglich war, in einer Reihe von Gesetzen verwirklichte, die allen strebenden Handelsstaaten als Vorbild leuchten, versöhnte sie die Praxis wieder mit der Theorie, mehr als in irgend einer andern Richtung des Völkerlebens geschehen ist. Zugleich hat sie durch Verschmelzung der verschiedenen materiellern Provincialinteressen in eine höhere Einheit mit Bewußtsein den Grundbau zu dem deutschen Zollverein bereitet —

einem Vereine, auf deſſen lebendiger Fortbildung die Zukunft Deutſchlands zu beruhen ſcheint — und das geſammte Wirthſchaftsweſen des Vaterlands auf die Höhe gehoben, wo es allein im Stande iſt mit den bewegenden Zeitgedanken Schritt zu halten. Auch zeigt ſie bereits während des Zeitraumes von 23 Jahren großartige Wirkungen auf Deutſchland und verſpricht in der Zukunft noch folgenwichtiger, ja für die Geſtaltung des Weltverkehrs bedeutungsvoll zu werden.

Das Weſentliche jener Geſetzgebung enthält der preußiſche Zolltarif von 1818. Als derſelbe ins Leben trat, genügte er allen Anforderungen, indem er das dringende Schutzbedürfniß der inländiſchen Gewerbe mit der Beſtimmung, Zolltarif eines großen Handelsbundes zu werden, zu vereinen wußte. Größere Freiheit im Innern und gemeinſamer Schutz nach außen war das erſte Erforderniß zur Erziehung und zum Aufblühen deutſcher Gewerkkraft. Hiezu bedurfte es anfangs im Verhältniſſe zu den vorhandenen Capitalen und der geweckten Anlageluſt in Gewerbunternehmungen nur mäßiger Schutzzölle, die auch, ſollte der Tarif Vereinstarif werden, ſchon deßwegen niedrig zu halten waren, um die übrigen deutſchen Staaten, die außer Oeſterreich geringere Zollſätze hatten, von dem Anſchluſſe an das preußiſche Syſtem nicht abzuſchrecken und um deren Handelsverhältniſſe im Falle des Beitritts nicht zu ſtören. Dieſen Bedürfniſſen entſprach der neue Tarif auf eine meiſterhafte Weiſe.

Seitdem hat ſich nun aber viel in demjenigen verändert, was die Höhe der Tarifſätze bedingt oder doch bedingen ſollte. Im Vertrauen auf des Vereins ſchützende Handelspolitik ſind große Unternehmungen in den verſchiedenen Gebieten begründet worden, mancher Gewerbzweig hat ſich außerordentlich erweitert, andere ſind neu

aufgeblüht, und überall im weiten Vaterlande ruft der frisch erwachende Verbindungsgeist ein wichtiges Unternehmen nach dem andern hervor. Die Erweiterung des Zollvereins macht an sich unter sonst gleichen Umständen einen höhern Schutz nöthig, weil sie nicht nur die inländische Mitbewerbung erhöht, sondern auch die auswärtige mehr als früher anlockt, ja diese durch Wegfall der Transitzölle und anderer Belästigungen oft unmittelbar begünstigt. Auch fand das Ausland mit der Ausbreitung des Vereins ein stärkeres Interesse, sich dessen Markt offen zu halten, und es machte je länger desto größere Anstrengungen die deutsche Mitbewerbung sogar auf unserm eigenen Gebiete zu beengen. Endlich kommt in Betracht, daß die Bewegung im Welthandel mit jedem Jahre schneller wird, der Puls desselben rascher und veränderlicher schlägt, die Handelsfieber vielleicht weniger gefährlich aber häufiger werden als früher und dadurch das Bedürfniß der Sicherheit verstärkt wird, sich ungünstigen Conjuncturen nicht preisgegeben zu sehen. Daher kommt es, daß der Vereinstarif, trotz seiner vortrefflichen Grundlage und ungeachtet einzelner Verbesserungen, in vielen und gerade in den wichtigsten Gewerbzweigen heute nicht mehr das richtige Schutzverhältniß darstellt. Diese Meinung theilt mit wenigen Ausnahmen die ganze gewerbliche Welt des Zollvereins, in diesem Sinne verlauten die Klagen und werden Bittgesuche abgefaßt von Seiten der Gewerbtreibenden an die einzelnen Vereinsregierungen um baldige Abhülfe. *Die Zollgesetzgebung muß mit der Nationalindustrie fortschreiten, soll sie ihre Bestimmung erfüllen.* Daß dieß aber nicht geschehen, daß der Vereinstarif nicht Schritt mit der Veränderung im Welthandel und mit den Bedürfnissen des deutschen Gewerbfleißes gehalten, verschuldet lediglich die noch

unvollkommene und lückenhafte Organisation des Zollvereins: so lange dieser nicht eine Behörde besitzt, die fortlaufend öffentliche Untersuchungen im ganzen Gewerbwesen anzustellen befugt ist, die durch ausgebreitete Agentschaften im Auslande wirkt und von allem auf den Handel Bezüglichen sofort Kenntniß erhält und gibt, kurz die gesammten volkswirthschaftlichen Interessen des Bundes überwacht — so lange es diesen noch weit und breit an jedem gesetzlichen Organe mangelt und nicht einmal den Zollverband umfassende Gewerb- oder Handelsvereine gesetzliche Existenz erlangen können — so lange wird auch der Tarif mehr oder minder mangelhaft bleiben und seine Verbesserung beim besten Willen nur langsam den Bedürfnissen folgen können.

Ich will nun das angemessene Schutzverhältniß der Gewerbe im Zollvereine aus der Natur der Gewerbe und dem Principe der Vereinsökonomie zu entwickeln suchen; denn um das richtige zu sein, muß es diesen beiden entsprechen. Die nächste Frage also ist nach dem Principe der Vereinsökonomie. Aus der Entstehungsgeschichte des Zollvereins, aus den ihm zu Grunde liegenden Verträgen und Bestimmungen, aus der Art wie seine Tarifsätze festgestellt werden, geht klar hervor, daß dieß kein anderes als die Handelsfreiheit ist, aber nicht die unbegränzte, abstracte, die sich nur auf sich selbst bezieht und nicht auf ein anderes. Denn diese als die allgemeine kann nicht das Besondere sein, der Zollverein bildet eine Particularität gegenüber anderm. Die unbedingte, die allgemeine Handelsfreiheit kann nur ohne Gränze, also nur alle Völker umfassend gedacht werden, und sie einseitig andern Staaten gegenüber durchführen zu wollen, steht im Widerspruche mit ihrem Begriffe, ist ein Unding und muß zu ihrem Gegentheile

führen, nämlich zur Unfreiheit, zur Handelsunterdrückung. Wirkliche Handelsfreiheit iſt daher nur durch Beſchützung des Handels vor dieſem Widerſpruche, vor dieſer Unterdrückung zu ermöglichen; der Schutz darf aber nicht weiter gehen als die Möglichkeit der Concurrenz es erheiſcht, denn ſonſt ſchlägt er in ſein Gegentheil um, er verwirklicht nicht mehr die Handelsfreiheit, ſondern das Monopol. Hieraus folgt, daß die Möglichkeit der allgemeinen Mitbewerbung das die Handelsfreiheit Verwirklichende iſt. Dieß, nämlich die beſchützte wirkliche Handelsfreiheit iſt denn auch das Princip der Vereinsökonomie, nach ihm werden die Tarifſätze geregelt, und das richtige Schutzverhältniß iſt im Allgemeinen dasjenige, welches ihm entſpricht, d. h. die Möglichkeit der allgemeinen Mitbewerbung gewährt und ſichert.

Wegen dieſes ihres vernünftigen und praktiſchen Principes hat die Vereinsökonomie ſowohl die unbedingten Nachtreter des Adam Smith als auch diejenigen weit hinter ſich zurückgelaſſen, welche in dem ſich entwickelnden deutſchen Handelsſyſteme nichts als eine Nachbildung des engliſchen und franzöſiſchen Schutzweſens, nur in etwas milderer Form erblicken, und hat die Staatsökonomie überhaupt, in der Theorie wie in der Praxis, einen bedeutungsvollen Vorſchritt gemacht. Die Handels- und die Gewerbefreiheit bleiben immer die Beſtimmung jedes vernünftigen Staatshaushaltes und nur ſie entſprechen der Idee eines freien Staatsweſens. Allein ſie dürfen nicht in reiner Ablöſung wie das Allgemeine bloß auf ſie ſelbſt bezogen werden, ſondern ſie müſſen in der Anwendung für den Staat auch auf das Beſtehende, die Wirklichkeit bezogen und in eine geſetzliche Ordnung beſchränkt werden. Hierin liegt der Fortſchritt der

theoretiſchen Erkenntniß und der wirklichen Freiheit. Daß das Unbegränzte in der Gewerbefreiheit Nachtheile und Unterdrückung mit ſich führt, ward eher und allgemeiner erkannt als daß das Unbegränzte in der Handelsfreiheit nicht dieſe verwirklichen kann; es lag der Erfahrung näher. Die Gewerbefreiheit verhält ſich ungefähr zur Handelsfreiheit wie das Handwerk zur Fabrik: jene bezieht ſich auf eine enge inländiſche, dieſe auf die allgemeine Mitbewerbung, ebenſo arbeitet das Handwerk für die erſtere, die Fabrik für die letztere: die Gränze zwiſchen beiden liegt in der Ausdehnung der Concurrenz und das Handwerk wandelt ſich in eine Fabrik um, wo es mit ſeinen Erzeugniſſen in die allgemeine Mitbewerbung eindringt. Dieſe Verſchiedenheit leuchtet noch deutlicher aus der Natur und Gebundenheit mancher Gewerbe ein: die Bauhandwerke z. B. ſind an eine Oertlichkeit gebunden, und man kann nicht Häuſer, Wege, Brücken, anſchließende Kleidung, Karren, Räder ꝛc. wie Waaren in den Handel geben. Daher lag es in der Gewalt des Staats das abſtracte Princip zwar in der Gewerbefreiheit aber nicht auch in der Handelsfreiheit durchzuführen, inſofern dieſe den internationalen Verkehr, die allgemeine Mitbewerbung umfaßt. An die Stelle der frühern Ordnung der Gewerbe, welche, nachdem ſie Jahrhunderte lang den Flor derſelben begründet, durch die Laſten und Uebertreibungen derer, die ſie handhaben ſollten, und durch den neuen Schwung der Zeit zu Grunde ging, trat nun keineswegs eine andere, dem veränderten Bedürfniſſe und der Natur der Verhältniſſe entſprechende Ordnung, ſondern eine zügelloſe Willkür, eine Ordnungs- und Regelloſigkeit, die man Gewerbefreiheit nannte: die allerdings zu hebenden ſchreienden Mißbräuche auf der einen und die Bedürfniſſe der Staatscaſſe auf der andern Seite ſchienen die einzigen Geſichts-

punkte geblieben zu ſein, welche in der Geſetzgebung einer bewegten Zeit ſich geltend zu machen vermochten. Die Nachtheile mußten ſich auf das Handwerk beſchränken, indem die Fabrik in weſentlicher Beziehung nur zur Handelsfreiheit ſteht und ihrerſeits hinwieder durch die unbegränzte Ausdehnung dieſer leidet, nicht aber das Handwerk. Im Gegentheil, die Fabriken, von den frühern Feſſeln gelöst, ſtiegen raſch empor, und über dieſer neuen glänzenden Erſcheinung vergaß man der Handwerke oder betrachtete ſie ruhig als Opfer, die der neue Zeitgeiſt verlangte. Die eigenthümliche Grundlage des Handwerkerſtandes ward untergraben, alle Bedingungen der Tüchtigkeit, der Sitte und Ehre, an welche die Erwerbung des Meiſterrechts geknüpft geweſen, wurden ohne Unterſchied aufgehoben; der verlaufenſte Lehrburſche durfte fortan ſich Meiſter nennen und der Staat behielt ſich meiſt nur eine Steuer für ſolche vor, die mit mehreren Geſellen arbeiteten. Hierdurch löste ſich in der innern Organiſation der Handwerke ein Band nach dem andern, die übererbten Gebräuche, die manchen Kern tüchtiger Sitte enthielten, die Achtung der Lehrburſchen und Geſellen vor dem Meiſter, die Standesehre des Meiſters ſelbſt, der Einfluß der Zünfte und Gilden auf das Gemeinweſen und ſomit die ſtädtiſche Verfaſſung und der Gemeinſinn ſelbſt verſchwanden. Das alte Sprüchwort, daß Handwerke einen goldenen Boden haben, ward zur Lüge; Falliſſemente, früherhin beim Handwerkſtande eine unerhörte Sache, häuften ſich, der blutſaugende Vampyr Bankerott lauſchte mehr und mehr an ſeinen Thüren auf Opfer, und die Ungewißheit der Zukunft verſcheuchte Ruhe und Frieden aus den Familien. *)

*) In einigen Ländern fanden durch beſondere Umſtände oder einzelne erhaltene Einrichtungen Gegenwirkungen gegen das

In deutſchen Städten, berühmt einſt durch ihren blühenden Gewerbſtand, werden bittere Klagen über den Verfall der Handwerke laut, ihr Zuſtand geſtalte ſich von Jahr zu Jahr bedenklicher und ſchreite ſichtlich der Auflöſung entgegen; wo man nicht früh genug auf ſchützende Abwehr ſinne, werde des Handwerkers Eigenthum und Ehre noch völlig untergehen. Vielfach ſucht ſich das Bedürfniß nach einem inniger geſchloſſenen und gegliederten Leben der Handwerke wieder geltend zu machen; Männer, einſt für unbedingte Gewerbefreiheit kämpfend, ſprechen jetzt am eifrigſten von der Nothwendigkeit zeitgemäßer Beſchränkungen, und ſelbſt die überſchwängliche Romantik hat ſich wie in Tieck's Novelle „der junge Tiſchlermeiſter"

---

Uebel ſtatt. Selbſt in Frankreich, von wo der Umſturz ausgegangen, hatten ſich trotz geſetzlichen Verbotes freiwillige Verbindungen der Geſellen unter ſich, compagnonages, gebildet, welche die Gewohnheit der Prüfungen und Meiſterſtücke, die Wanderung durch einen auch der Reihe nach faſt vorgeſchriebenen Kreis von Städten, tour de France genannt, mit muſterhafter Strenge fortſetzten und die Ordnung in den Gewerben erhielten. Nur wer ſich als vollkommener Arbeiter erwieſen, ward zum Compagnon angenommen, Trunkenbolde oder ſolche, die bettelnd angetroffen wurden, ſchloß man unerbittlich aus; die Caſſe eines Orts gab Wandergeld bis zum nächſten Orte; fand ſich hier keine Arbeit vor, ſo mußte der älteſte Geſell desſelben Handwerks aufhören und weiter wandern und der neu angekommene trat in deſſen Stelle ein. Dieſe Einrichtung, die auf Fortpflanzung eines Stammes von guten Arbeitern und auch auf gebührende Anerkennung der guten Arbeit hinwirkte, beſteht in einzelnen Gewerben noch heute und trägt zur Blüthe der franzöſiſchen, namentlich der Pariſer Handwerker bei. Die belgiſchen Handwerker, welche ebenfalls in mehreren Gewerben eine hohe Ausbildung erreicht haben, leben zum Theil im Verbande mit den franzöſiſchen.

des Stoffes bemächtigt. Die Thatsache hat gleich der Wahrheit selber eine eindringliche Gewalt, der auf die Dauer nichts widersteht, und sie spricht laut, daß die unbegränzte Gewerbefreiheit gerade die kleinen Gewerbe mit Auflösung bedroht, die Zahl der Meister in ihnen über die der Gesellen erhebt, den Handwerkerstand, welcher zwischen den Verlagsherren und ihren Arbeitern sich selbständig bewegen sollte, an seiner empfindlichsten Seite gefährdet und am Ende nichts mehr übrig läßt als Fabrikarbeiter und deren Herren mit Zerstörung des Mittelstandes und der gesunden Gliederung gewerblicher Thätigkeit. Es handelt sich vernünftigerweise nicht von einer Wiedergeburt der Zopfzeit, noch von bloßer Verjüngung der alten Zünfte und Genossenschaften, noch von Beschränkung der Gewerbefreiheit, sondern von der Beschränkung der Willkürigen und Regellosen handelt es sich, von der Anstrebung neuer organischer Bildungen für den Gewerbestand, von der Organisirung der Arbeit; nicht von dem Beschränken der Handwerke, sondern von ihrer Befreiung aus der Unterdrückung, und von dem Wiedererheben des gesammten Handwerkerstands aus der traurigsten Knechtschaft zur Selbständigkeit. Die neue Formation muß natürlich, um Wurzeln in der eben so wichtigen als zahlreichen Handwerkerclasse zu schlagen, sich unmittelbar an die vorhandenen Bedürfnisse anschließen und sich von dem lebendigen Verbindungsgeiste durchdringen, der unsere Zeit erfüllt; gelingt es aber, eine solche den Zeitgedanken entsprechend zu gestalten, so wird sie sowohl auf die Landestheile, welche noch Zunftreste haben, als auf solche, welche deren nicht mehr besitzen, reformirend einwirken und von unermeßlicher Bedeutung werden für die Gesundheit des gesammten Wirthschaftszustands in Deutschland.

Das allgemeine Princip dafür iſt oben bereits gefunden: die Möglichkeit des Mitbewerbes. Denn wie bei unbegränzter Handelsfreiheit der an Gewerb- und Handelsmacht überlegene Staat die Gewerkkraft des minder vorgeſchrittenen in der Erſtarkung hemmen wo nicht erdrücken würde, ſo liegt es in der Natur der Sache, daß bei ſchrankenloſer Gewerbefreiheit die an Mitteln, Einfluß, Maſchinenkraft überlegene Claſſe allmählich die ärmere beengt, beherrſcht und unterdrückt, daß ſich die ganze Gewerbemacht in den Händen der Capitaliſten mehr und mehr zuſammenzieht, der Handwerkſtand in die Taglöhnerclaſſe herabſinkt und der bürgerliche Mittelſtand verſchwindet. In beiden Beziehungen muß die Freiheit, ſoll ſie wirklich ſein, geſetzlich beſchützt werden; dieſer geſetzliche Schutz darf ſich aber über die Möglichkeit des Mitbewerbs nicht hinaus erſtrecken, ſoll er nicht das Gegentheil ſeines Zweckes bewirken. Die Möglichkeit des Mitbewerbs wird nun bei der Handelsfreiheit erreicht durch ein Tariffyſtem, deſſen Zollſätze dem Schutzbedürfniſſe der großen Gewerbe (der Fabrik) entſprechen, durch eine umſichtige Handelspolitik, kurz durch das ganze Handels- und Schifffahrtsſyſtem. Bei der Gewerbefreiheit aber kann ſie nicht anders erreicht werden als dadurch, daß die kleinen Gewerbe in einen organiſchen Verband treten, daß die Arbeit als ſolche durch ihren Zuſammenhang ein hinreichendes Gegengewicht gegen die Macht der Capitale erlangt, überhaupt alſo durch eine Organiſirung der Handwerksthätigkeit, welche dieſelbe der Zerſplitterung, Schwäche und Unterdrückung enthebt. Die Handwerker müſſen materielle und moraliſche Stützen finden in ihrem Zuſammenhange, in ihren Rechten, Pflichten und in ihrer Ehre, in ihrer geprüften Tüchtigkeit, in gutem Schulunterrichte, in möglichſter Aneignung von

Kenntniſſen, in Zucht und Ordnung, in öffentlichen Auszeichnungen und Ermunterungen; ſie müſſen zu dem Bewußtſein des Werthes und der Würde ihres Standes in der großen Staatsgliederung gelangen und ſich zu dem Zwecke auch einer würdigen Vertretung und einer ehrenhaften Theilnahme an den Geſchäften des ſtädtiſchen Gemeinweſens erfreuen. In welcher Geſtalt nun dieſen Bedürfniſſen auch am zweckmäßigſten entſprochen werde, ihre Dringlichkeit kann man nicht läugnen; die Fortdauer unbegränzter Gewerbefreiheit würde den gewerblichen Mittelſtand langſam aber ſicher zu Grunde richten. Das Handwerk erfreut ſich keines Schutzzolles wie die Fabrik, trägt aber die Laſt desſelben am meiſten mit. In Betreff der übrigen Beſteuerung ſieht es ſich nicht erleichtert; im Gegentheil, die gewöhnlichen Verbrauchsſteuern und die ſtädtiſchen Abgaben treffen es am härteſten — der Bauer und der Handwerker tragen verhältnißmäßig den weit größten Theil der Gemeinde- und Staatslaſten. Die kleinen Gewerbe ſind nicht gering an Wichtigkeit: nicht bloß beſchäftigen ſie die meiſten Hände, geben ſie den meiſten Familien Brod, bilden dieſe den ſoliden ehrenfeſten Grundſtock der ſtädtiſchen Bevölkerungen, ſondern zuſammengezogen ſtellen ſie auch den Hauptwerth des zur Gewerberzeugung verwendeten Theils des Nationalvermögens dar. Wahrlich, es iſt ein hochwichtiges Intereſſe und in unſerer Zeit dringender denn je, dem Handwerke den goldenen Boden zu erhalten, ihren Familien den Frieden und die Sicherheit der Zukunft: der Staat gewinnt dadurch eine wohlhabende und intelligente Bevölkerung, der öffentlichen Ordnung werden die furchtbaren Ausbrüche der Verzweiflung brodloſer Arbeiter erſpart, das ſtädtiſche Weſen gewinnt an Gediegenheit und Schwung, die großen Fabriken und der Landbau gewinnen die zahlreichſten

und bequemſten Abnehmer, die glücklichen Wirkungen der Wohlhäbigkeit des gewerblichen Mittelſtandes erſtrecken ſich über das ganze Land. Möchten ſich daher die Zollvereinsſtaaten über eine gemeinſame Organiſirung der Handwerke, alſo zu einer nähern Beſtimmung der Gewerbefreiheit und einer gemeinſamen Gewerbeordnung vereinbaren — das iſt der einzige Schutz, den ſie dem ſo wichtigen Handwerkerſtande können zu Theil werden laſſen.

Ich wende mich zum beſondern Schutzbedürfniſſe der großen Gewerbzweige. In keinem hat die deutſche Induſtrie ſeit der Bildung des Zollverbandes ſich auffallender gehoben als in der Bearbeitung der Baumwolle; an Wichtigkeit ſteht dieſe den altheimiſchen Linnen-, Wollen- und Eiſengewerben nicht mehr nach, Baumwollenzeuge werden immer beliebter, und nicht bloß faſt unſern ganzen Bedarf an Geweben verfertigen wir ſelbſt, ſondern auch noch für den Abſatz nach dem Auslande. Schon im Jahre 1836 wurden an Baumwollgeweben in die Länder des Zollvereins eingeführt nur 13,507 Centner, von hier ausgeführt aber 84,273 Centner. Die Ausfuhr iſt für die Schifffahrt um ſo wichtiger als ſie meiſt nach überſeeiſchen Märkten geht, indem die Nachbarländer ihr eine ſtarre Schranke entgegenſtellen; Hamburg verſendet, meiſt für Rechnung Hamburger Handlungshäuſer, allein nach amerikaniſchen Plätzen jährlich für ungefähr 10 Mill. M. Bco. an deutſchen Baumwollwaaren, auch nicht unbeträchtliche Mengen nach dem nördlichen Europa. In ſolchen Artikeln, wie Strümpfe, Spitzen und andere Poſamentirwaaren, zu deren Herſtellung außer Maſchinerie noch Handarbeit verlangt wird, hat die deutſche Mitbewerbung auf fremden Märkten die engliſche überflügelt; doch hat die Weberei baumwollener Stoffe jeder Art be-

trächtlich zugenommen; in gedruckten Baumwollwaaren behauptet die engliſche Erzeugung durch großartige Maſchineneinrichtung bis jetzt das Uebergewicht, obwohl einzelne Artikel dieſer Art Abſatz nach dem Auslande finden; weiße baumwollene Waaren führen wir noch nicht viel aus, doch nimmt es damit zu. Näher betrachtet, verliert indeß dieſer glänzende Aufſchwung an Wichtigkeit. Deßhalb, weil wir ſtatt die rohe Baumwolle aus den Erzeugungsländern zu beziehen und ſelbſt zu verſpinnen, uns noch durch die engliſche Fabrikthätigkeit mit Baumwollengarn, namentlich mit den feinern Sorten, verſorgen laſſen. (Faſt nur gefärbtes Baumwollengarn, das ſogenannte türkiſchroth Garn, führen wir aus den Rheingegenden über die Hanſeſtädte aus.) Von 1832 bis 37 iſt die Einfuhr von roher Baumwolle nur von 118,000 auf 210,000 Centner geſtiegen, die von Baumwollengarn aber von 172,000 auf 350,000. Dieß Mißverhältniß hat ſich in den letzten Jahren noch vergrößert, indem jene Einfuhr gar nicht, dieſe außerordentlich zugenommen hat. So ward 1841 noch weniger rohe Baumwolle in Hamburg eingeführt, als im Jahre vorher, nämlich 63,200 B. gegen 74,000 B., und dennoch hatte ſich der Vorrath von 10,800 B. zu Anfang des Jahres auf 17,000 B. und wahrſcheinlich noch mehr erhöht. Nur weil die engliſche Twiſteinfuhr die deutſchen Spinnereien beeinträchtigen konnte, alſo weil dieſe ſich nicht eines genügenden Schutzes erfreuen, erlitt der Abzug der rohen Baumwolle nach dem Zollverein eine Minderung. Demnach iſt hier das Schutzverhältniß mangelhaft und entſpricht nicht der Möglichkeit der Concurrenz.

Unter den großen Gewerben nimmt die Baumwollverarbeitung eine eigenthümliche Stellung ein, weil ihr der rohe Stoff aus fernen Ländern kommt. Darin ſind

ihr nur die Rohrzucker- und Tabakfabriken zu vergleichen. Eben deßhalb haben diese drei Zweige für den auswärtigen Handel so wie für die Seeschifffahrt die höchste Bedeutung: Baumwolle, Zucker und Tabak bilden den Hauptstoff im Welthandel. Welches Volk sich einen gebührlichen Antheil an diesem aneignen will, muß nach Vermehrung seines Eigenhandels in Zucker, Tabak und Baumwolle trachten. Das Zuckergeschäft (auch das in Kaffee und Gewürzen) beherrschen Holland und England;*) größern Antheil nehmen die niederdeutschen Städte am Tabakhandel; das umfassende Baumwollgeschäft ruht aber in der mächtigen Hand Großbritanniens. Auf diesem Umstande beruht die schwache Seite des deutschen Baumwollgewerbes: so lange wir im Bezuge der Rohstoffe von England abhängig bleiben, nützt es nur wenig noch unserem überseeischen Verkehr und unserer Schifffahrt, und sind die altheimischen Gewerbe der Woll- und Flachsverarbeitung für den Ackerbau wichtiger. Von Bedeutung für den Großhandel eines Landes wird die Baumwollmanufactur erst dann, wenn sie sich auf eigene selbständige Märkte stützt, und die Aufgabe deren zu er-

*) Auch die Britten führen uns wie die Holländer und Belgier Rohzucker und so viel möglich Raffinade aus ihren Häfen zu, mehr aber noch aus den brasilischen ꝛc. Häfen für ihre Rechnung und auf ihren Schiffen, wofür sie ihr Geld aus Deutschland holen und den Zucker den Brasiliern mit englischen Waaren bezahlen. Liverpool allein hat 1839 nach den drei Haupthäfen Brasiliens 110 Schiffe mit brittischen Gewerberzeugnissen geschickt und dafür die ungeheure Ausfuhr dieser Häfen an Zucker als Retouren hauptsächlich nach den niederdeutschen Seeplätzen zum deutschen Verbrauch gerichtet. Warum sollen wir denn nicht selbst diesen großen Handel führen und den brasilischen Zucker mit deutschen Fabricaten kaufen?

langen, ſtellt ſich daher dem Zollverein als unabweisbar dar. Dieß Bedürfniß haben allerdings erſt die letzten Jahre, die Erweiterung der Fabrikanlagen und der Anwachs des Verlagsrechts eindringlich gemacht. Liverpool bezieht die ganz überwiegende Maſſe der nach Europa kommenden Baumwolle; faſt alle oſtindiſche Baumwolle geht nach England. Auch der Baumwollhandel der Vereinigten Staaten von Nordamerika, der wichtigſte von allen, hat ſeinen Hauptſitz in Liverpool; ihre Geſammtausfuhr betrug 1841 1,313,277 Ballen von einer Ernte von 1,634,945 B. (1840 betrug die Ernte 2,177,835 B. und die Ausfuhr 1,876,003 B.), davon gingen nach England 858,742 B., nach Frankreich 348,776, nach dem nördlichen Europa nur 56,279, nach andern Gegenden 49,480. Großbritannien führte an Baumwolle nach andern Ländern wieder aus 1837 397,220 Centner, 1838 306,444 C., wovon im letztern Jahre 161,257 C. nach niederdeutſchen Häfen gingen. Die Bezüge an dieſem Rohſtoffe unmittelbar aus Nordamerika zu machen, würde aber mit der Zunahme der Baumwollſpinnerei in Deutſchland und der Schweiz jährlich von noch weit größerer Bedeutung für den Handel und die Schifffahrt werden; wofür die Thatſache zeugt, daß von 1,145,966 Ctr. Baumwollgarns, welche England 1838 ausführte, nicht weniger als 572,812 Ctr. nach den deutſchen und holländiſchen Häfen gingen. Es iſt wahr, England führt gegenwärtig weit weniger Baumwollgewebe nach Deutſchland aus als vor acht Jahren, dafür aber deſto mehr Garn und geſchlichtete Zettel; unſere Webeſtühle haben ſich bedeutend vermehrt, aber ſie beziehen die Twiſte aus dem Auslande.*)

*) Die brittiſche Ausfuhr an Baumwollgeweben nach allen Ländern der Welt hatte im Jahr 1838, verglichen mit der

England führte 1841 an Baumwollengarn beinahe 120 Millionen Pfund aus, davon verbrauchte Deutschland allein die Hälfte; der Spinnlohn dafür, welcher baar nach England abfließt, beträgt an 5 Millionen Thaler. Warum hat man nun das Eine erzwingen können und nicht auch das Andere? Die Antwort liegt offenbar, abgesehen von dem beklagenswerthen Mangel an beschützenden Gesetzen für die deutsche Schifffahrt, in den Zollsätzen des Vereinstarifes und nirgend anderswo. Ein Zoll von ein paar Thalern weiter für den Centner Twist, um welchen der deutsche Gewerbfleiß seit einigen Jahren gebeten hat, würde allmählich die rohe Baumwolle statt des Twistes nach Deutschland leiten, und es würde sich alsdann (selbst wenn unsere Baumwollweberei in der Zwischenzeit nicht weiter zunähme) von einem bloßen Spinnverdienste von mehreren Millionen, von einem Frachtgegenstande von etwa einer Million Centner roher Baumwolle für die niederdeutsche Schifffahrt, so wie von einem

---

von 1828, um 25 Proc. zugenommen, die an Baumwollgarn aber in demselben Zeitraum um 114 Proc. Die Verschiedenheit dieser Zunahme liegt darin, daß wir in Erzeugung von Geweben, nicht aber von Garnen Nebenbuhler der Britten geworden sind. Bis 1820 waren die Deutschen die besten Abnehmer für englische Baumwollgewebe, wir nahmen deren für mehr als 3 Millionen Pf. Sterl. und jetzt nicht mehr für eine Million; die gröbern Fabricate können kaum noch auf unsern Märkten concurriren; die Britten besorgen, wir dürften auch unser Garn selbst spinnen, und sie haben daran gedacht, wir möchten die Fabrication von Baumwollwaaren gar bei uns verbieten, wenn sie unser Korn und Holz (d. h. das Korn und Holz von Polen und Rußland) zu niedrigem Zolle zuließen. Wir sollen also das größte Opfer bringen, um von einigen unserer Häfen die Geschäfte des Staats zu machen, welcher durch seine Gränzsperre dem östlichen Deutschland so feindselig begegnet?

ſelbſtändigen Bedarfshandel der niederdeutſchen Plätze in dieſem Betrage aus den Vereinigten Staaten, Braſilien ꝛc. anſtatt einer bloßen Spedition handeln, welche ſich jetzt mit dieſen Maſſen aus Liverpool ꝛc. über die deutſchen Seehäfen uns zuwälzt. Darin ja eben beſteht die Politik, den Gang der Ereigniſſe vorauszuſehen und vorzubereiten.

Um die Baumwolle in Gewebe umzuwandeln, unterliegt ſie vier Hauptmanipulationen, wovon die erſte das Spinnen, die letzte das Weben iſt. Will man dem ganzen Geſchäfte, um es aufzubringen, zweckmäßige Schutz- oder beſſer geſagt Erziehungszölle zu Theil werden laſſen, ſo liegt es in der Natur der Sache, daß ſie ſtufenweiſe von einer Manipulation zur andern aufſteigen müſſen; der Zollſatz auf rohe Geſpinnſte muß niedriger ſein als der auf geſchlichtete Zettel, und dieſer niedriger als der auf Gewebe. Denn jede Manipulation für ſich bedarf beſonderer Erfahrungen und Kenntniſſe, die erſt erworben werden ſollen, und wenn der Schutzzoll für rohe Geſpinnſte eben genügte, ſo würde er für geſchlichtete Zettel im Beginnen ſchon nicht mehr ausreichen; wollte man aber den höchſten Schutzzoll für alle Manipulationen gelten laſſen, ſo würden die untenſtehenden zu hoch geſchätzt werden. Dieſer Grundſatz, der bei Beſtimmung der Schutzzölle für die geſammte Baumwollverarbeitung leiten ſollte iſt im Vereinstarife nicht vollſtändig in Anwendung gekommen. Allerdings beſchützt der Verein die Druckerei und Weberei am höchſten, die Spinnerei am geringſten; auch war der Vereinsgrundſatz, allererſt der Druckerei und dann der Weberei aufzuhelfen und die Garne einzuführen, der natürliche und richtige, ſchon aus Rückſicht für das anfangs verfügbare Capital; aber darum genügt es doch nicht, nur immer bei derſelben Zollgeſetzgebung ſtehen zu

bleiben, während die Nationalinduſtrie vorſchreitet. Der Vereinstarif enthält nur zwei Zollſätze: einen hohen (bis auf 80 Proc. vom Werthe) auf Baumwollgewebe und einen niedrigen (zwiſchen 4 bis 10 Procent vom Werthe) auf Baumwollgarn jeder Nummer, feines wie grobes, geſchlichtete Zettel ꝛc. Hierin liegt der ganze Uebelſtand, der beſeitigt werden muß, ſollen anders unſere Spinnereien emporkommen. Der Eingangszoll auf Baumwollgewebe iſt übrig hoch genug, ein verſtändiger Fabricant begehrt um ſo weniger darüber, als bei unſerer Verzollung nach dem Gewichte ſich der Zoll ohnehin dem Werthe nach erhöht, wenn die Waarenpreiſe fallen, wie's im Ganzen mit Baumwollzeugen der Fall iſt. Dahingegen erſcheint der Eingangszoll auf Geſpinnſt ungenügend, namentlich ſo lange wir keine ſelbſtändigen Märkte in Baumwolle beſitzen und kein den Eigenhandel in Rohſtoffen förderndes Schifffahrtsgeſetz. Wenn er aber auch für rohes Geſpinnſt eben genügte, ſo doch keinenfalls mehr für die feineren Garne und am wenigſten für die geſchlichteten Zettel, welche der Weber nur noch einzuſchlagen braucht, um das Fabricat fertig herzuſtellen. Denn da die Webereien für das letzte ganz einfache Geſchäft den hohen Schutzzoll von 60 bis 70 Procent vor den Spinnereien voraus haben, während dieſe überhaupt nur ein Zoll von 10 Procent ſchützt, ſo iſt es natürlich, daß man geſchlichtete Zettel fertig aus England bezieht und dadurch dem Geſchäfte der inländiſchen Spinnerei den Boden raubt. Der Hülferuf der deutſchen Baumwollſpinnerei-Unternehmer iſt daher ein nur zu wohlbegründeter, und er verdient gehört und ſo bald als möglich von den Vereinsregierungen berückſichtigt zu werden, nicht bloß ihretwegen, ſondern noch weit mehr im allgemeinen Intereſſe; denn Deutſchland leidet durch die Twiſt- und Garneinfuhr von England doppelt,

wegen der verringerten Einfuhr an roher Baumwolle und wegen der verringerten Ausfuhr an seinen Gewerberzeugnissen nach Amerika ꝛc., und das alles nur einer erbärmlichen Bequemlichkeit einiger Garnhändler zuliebe, noch wenige Gattungen Twiste von England besser und billiger zu erhalten. Es handelt sich nicht schlechtweg um Erhöhung der Zollsätze, sondern nur um ein richtigeres Schutzverhältniß zwischen den verschiedenen Stufen der Baumwollverarbeitung, darum daß geschlichtete Zettel nicht wie grobes Garn verzollt werden, sondern wie fertige Zeuge oder wenigstens nach einem Zollsatze zwischen beiden, und die feinern Nummern Garn etwas höher als die gröbern. Will der Zollverein einmal das Baumwollgewerbe großziehen, so muß er auch die Mittel wollen und nicht in die Folgewidrigkeit fallen, die Weberei hoch zu begünstigen, während er die Spinnerei, an die sich eben das Hauptgeschäft und der größte Vortheil knüpft, preisgibt: nur mit dem Aufschwunge der letztern erheben sich unsere Seeplätze zu selbständigen Baumwollmärkten, wachsen unser überseeischer Handel, unser Absatz an Fabricaten in Amerika und die große Seeschifffahrt.

Manche deutsche Spinnerei hat es durch unausgesetztes Streben und Geldopfer dahin gebracht Garne zu liefern, die an Güte und Feinheit den englischen nicht nachstehen. Nur die Preise stellen sich noch um ein Geringes höher heraus als die englischen, in Betracht daß die brittischen Fabricanten alle Conjuncturen beim Einkaufe der Baumwolle zu benutzen und, was eben wichtig ist, ihre Maschinen aus erster Hand mit großer Auswahl und ohne allen Zoll und die Unkosten eines weiten Transports anzukaufen im Stande sind. Unsere Spinnereibesitzer müssen die kostbaren Maschinen größtentheils noch aus England, Belgien und dem Elsaß beziehen,

die Frachtkoſten und die Eingangsabgaben, wo ſie nicht ganz oder theilweiſe erlaſſen werden, darauf verwenden; natürlich verſchlingt daher ihr Verlagscapital einen gröſsern Theil des Profits für Zinſen als in Groſsbritannien. Wegen des unzureichenden Schutzes nun kaufen die Weber feines engliſches Garn in der Regel ebenſo billig als deutſches, das um eine Nummer gröber iſt. Hiezu kommen eine Menge Vorurtheile, die bei ihnen feſt zu wurzeln ſcheinen. Als jüngſt Vereinsregierungen bei den Webern*) zu erfahren ſuchten, warum ſie die engliſchen Twiſte den einheimiſchen vorzögen, antworteten ſie ungefähr Folgendes: wenn die deutſchen Spinnereien uns die Garne und Zettel auch ebenſo gut und wohlfeil liefern als die brittiſchen, ſo zweifeln wir dennoch, daſs wir den letztern nicht den Vorzug geben würden; denn der Stoff der engliſchen Garne an ſich iſt beſſer und zwar aus dem einfachen Grunde, weil die deutſchen Spinnereien ihre Baumwolle aus Liverpool beziehen und die Engländer klug genug ſind, die beſſern Sorten ſofort auszuwählen und den Reſt dem Auslande zuzuſenden. Daſs dieſs ein Vorurtheil iſt, weiſs Jeder, der nur eine Ahnung von dem groſsartigen Baumwollgeſchäfte in Liverpool hat; die ankommenden Ballen können dort nicht erſt einzeln neu ſortirt werden, was auch durchaus nicht im Intereſſe der Baumwollhändler liegt, ſondern werden nach Güte aus freier Hand verkauft. Die Vortheile, welche den brittiſchen Fabricanten aus der Nähe des Marktes und der Benutzung aller Conjuncturen erwachſen, ſind erheblich genug und bedürfen nicht erſt der Vorurtheile zu ihrer Verſtärkung.

*) Namentlich in Sachſen, im Voigtlande und in Franken, wo ſich die Zahl der Webeſtühle ſehr vermehrt hat, wie denn z. B. Erlangen allein deren über 600 beſchäftigt.

Das Verhältniß wird ſich aber nicht eher günſtig für uns geſtalten, bis wir eigene Baumwollmärkte beſitzen; und dieſe ſind nur durch einen Schutz für Twiſte zu erreichen, der unſerer Spinnerei die Möglichkeit der Mitbewerbung gewährt. Das Aufblühen der Spinnerei wird endlich auch auf das Emporkommen der Maſchinenfabriken günſtig einwirken, die dann erſt vorzüglich gedeihen, wenn ſie ſich der Verfertigung und Vervollkommnung einer beſondern Gattung von Maſchinen ausſchließlich widmen können; Fabriken, die bloß Spinnmaſchinen liefern, ſind in Deutſchland nur noch an wenigen Orten möglich, ſchon aus Mangel an Beſchäftigung. Wenn aber die aufkommende Spinnerei die Maſchinenfabrik mit aufzieht, ſo wirkt das Vorhandenſein der letztern im Inlande auch wieder günſtig auf die Einrichtung und die Geſchäfte der erſtern zurück. Herſtellung eines richtigen Schutzverhältniſſes, Erringung von ſelbſtändigen Baumwollmärkten, Emporkommen von Maſchinenfabriken, Ausbreitung des überſeeiſchen Verkehrs und des Abſatzes deutſcher Fabricate — das alles bedingt und hebt ſich gegenſeitig und bildet eine unauflösliche Kette von Urſache und Wirkung, in der kein Glied fehlen kann.

Die Leinwanderzeugung iſt uralt in Deutſchland. Das hohe Alter hat ihr an Wichtigkeit nichts geraubt, vielmehr hat dieſe bis auf den heutigen Tag zugenommen. Die Handelspflanze, welche ihr als Rohſtoff dient, iſt nach wie vor die wichtigſte unſeres Vaterlandes, und noch immer bildet das Erzeugniß aus dieſer heimiſchen Pflanze den bedeutendſten Gegenſtand für den deutſchen Ausfuhrhandel. In Belgien iſt der 36ſte Theil der ackerbaren Fläche mit Flachs bebaut. Ein Viertheil des Werthes davon fällt auf die Zubereiter, drei Viertheile auf die Anbauer. Keine Pflanze erfordert und bezahlt ſo viel Ar-

heit, und jede andere Ernte belohnt weniger; in vielen Gegenden gründet sich der Flor der Landwirthschaft auf Flachsbau, indem dieser die sorgfältigste Behandlung und Düngung des Bodens erfordert, was demselben zu allen Culturen gut kommt und den Landmann übt. Die erste Gattung Flachs hat nur in Flandern ihresgleichen, die zweite steht dem irischen und holländischen nicht nach, die dritte steht mit dem russischen auf gleicher Stufe.

Wenige Handelszweige in Deutschland sind wohl ein Jahrhundert hindurch in einem so unveränderten Gange betrieben worden, wie das Leinengeschäft. Es sind dieselben Provinzen, welche Leinen zur Ausfuhr erzeugen, noch fast dieselben Leinensorten; die Völker spanischer Abkunft, gern in ihrer gewöhnten Lebensweise verharrend, sind auch jetzt noch die hauptsächlichsten Verzehrer der feinern deutschen Leinen. 1838 betrug die Bremische Ausfuhr über 12 Mill. Thaler, worunter für 3½ Mill. an deutscher Leinwand. Hamburg aber ist noch der Hauptvermittler des überseeischen Absatzes geblieben; der Facturenwerth dessen, was Hamburg allein nach Mexico verschiffte, war 1838 für 3,104,885 Mark Bc., worunter für 2,367,000 M. B. verschiedener Leinen. *) Ein einziges Haus in Schlesien, wo man gegen Anfang 1838 12,347 Webestühle, die gewerbsweise, und 11,620 zählte, die als Nebenbeschäftigung im Gange waren, versandte in demselben Jahre nach und über Hamburg an gebleichten, gefärbten und rohen Leinen 66,007 Stück im Werth von 1,130,000 Mk. Bc. Hamburger Kaufleute lassen im

*) Der Gesammtwerth sämmtlicher Handelsartikel aus dem Inlande, die Hamburg entweder selbst verbrauchte oder nach dem Auslande absetzte, wird für das Jahr 1838 auf 110 Millionen Mark Banco geschätzt, worunter für 42 Millionen Gewerbserzeugnisse jeder Art.

Winter, wo die meiſten Hände zur Weberei greifen, vorzüglich in Schleſien alljährlich viel rohe Leinen einkaufen, demnächſt bleichen und appretiren. Auch in Sachſen iſt die Weberei bedeutend; doch zwang die engliſche Concurrenz von halbleinenen Waaren zur Beimiſchung von Twiſt. Von weſtphäliſchen, heſſiſchen und hannoveriſchen Leinen, die von Baumwolle rein gehalten werden und in Weſtphalen wenigſtens die Chorbleiche nicht erhalten, geht der gröſßte Theil der Ausfuhr über Bremen. Die Leinweberei iſt nicht im Steigen; die Ausfuhr auch nicht. Der Werth der Leinenausfuhr von Hamburg betrug 1836 8,600,000; 1837 7,100,000; 1838 7,600,000 Mark Banco. Dahingegen iſt die Einfuhr von Leinengarn in den Zollverein geſtiegen: 1832 betrug ſie 30,000 Centner, 1835 ſchon 86,000 Center aus England, und noch iſt ſie ſtets im Zunehmen. Wenn indeß die deutſche Induſtrie nur Schritt hält mit der Anforderung der Zeit, ſo wird das wichtige Linnengewerbe ſich nicht nur in der alten Bedeutſamkeit erhalten, ſondern auch eine noch gröſßere Ausdehnung gewinnen, namentlich bei innerer Feſtigung der neuen amerikaniſchen Staaten.

Eine Zeitlang drohte ſeinem Beſtehen die gröſßte Gefahr, damals als die aus Indien nach Europa verpflanzte Baumwollinduſtrie einen unerhört raſchen Aufſchwung nahm und es beinahe den Anſchein bekam, als werde ſich die der Demokratie entgegenſchreitende Welt bald nur noch in Baumwolle kleiden, welche die Eigenſchaften der Weichheit, Zierlichkeit und Wohlfeilheit in ſich vereinigt. Doch machten ſich die eigenthümlichen Vorzüge der Leinwand wieder geltend; nach einzelnen heftigen Erſchütterungen ging jene Gefahr vorüber, und mehr und mehr begehrt man wieder die alten unver-

fälschten Linnenstücke. Merkwürdig, wie in der gemäßigten Zone Baumwollzeuge allgemeiner wurden zum Nachtheile des Linnenverbrauchs, so nahm dieser unter den heißen Himmelsstrichen zu, wo die Baumwolle wächst; in den tropischen Ländern gehört frisches linnenes Weißzeug zu den Lebensbedürfnissen, und kein nur eben vermöglicher Mensch entschlägt sich desselben.

Es gab eine Zeit, wo die deutsche Leinwand fast auf allen Märkten herrschte und das deutsche Linnengeschäft einen verhältnißmäßig weit größern Theil des Welthandels ausmachte als gegenwärtig. Seit vierzig Jahren bald hat aber die deutsche Leinwanderzeugung mit ungünstigen Verhältnissen eigener Art zu kämpfen, die noch nicht alle beseitigt sind. Den großen Absatz nach dem Auslande, der namentlich nach der iberischen Halbinsel und deren Colonien, nach Italien und der Levante ging, störten zwei gewaltsame Maßregeln Napoleons, dessen unbändige Leidenschaft mitunter den Weltblick des Staatsmannes trübte und ihn hinriß, die Schranken der sittlichen Ordnung zu überschreiten und die ewigen Gesetze menschlicher Entwickelung zu mißachten. Die eine ist das Decret, welches Deutschland die Gränzen Italiens verschloß und besonders den schwäbischen und bayerischen Leinwandhandel hart traf. Hierin hat sich wenig gebessert, da Oesterreich das ganze Geschäft, namentlich durch die Zollbestimmungen bis zum Jahre 1819, seinen Erblanden zuzuwenden suchte. Die andere weit umfassendere Maßregel ist die Continentalsperre, deren Nachahmung heute noch sonst einsichtsvolle Männer, von Haß gegen das mächtige Albion gestachelt, Europa alles Ernstes anrathen. Die Continentalsperre, welche zum andernmale versucht nur die erste parodiren würde, ver-

hinderte faſt alle Ausfuhr deutſcher Leinwand und lähmte das ganze Linnengeſchäft, beſonders im nördlichen Deutſchland, in Weſtphalen, an der Weſer und Elbe und in Schleſien. Die Britten ſuchten dieſen harten Schlag nach Möglichkeit auszubeuten; ihnen ſtunden ja nach wie vor alle außereuropäiſchen Märkte offen. Großbritannien, das früher viel Leinen und Leinengarn von Deutſchland bezog, hat ſeit der Continentalſperre durch Erweiterung der Fabrication nicht nur dieſen Bedarf ſelbſt befriedigt, ſondern führt auch ſeitdem einen gefährlichen Mitbewerb für deutſche Leinen in Spanien und auf amerikaniſchen Märkten, wo es in einigen Gegenden die unſrigen faſt verdrängt hat, ja auf dem deutſchen Markte ſelbſt. Caſtlereagh und Liverpool führten noch im Parlamente den Beweis, daß ohne hohen Schutz die brittiſchen Linnengewerbe nicht mit den deutſchen concurriren könnten. Seit 1825 aber fing man an, das Aufblühen derſelben in dem ſtarken Begehr von Flachs zu fühlen. Die geſteigerte Flachseinfuhr nach England iſt der Maſchinenſpinnerei beizumeſſen, und die Preiſe ſind daher in den letzten Jahren geſtiegen; iſt auch der ruſſiſche Flachs weniger beliebt als der belgiſche, deutſche, franzöſiſche, ſo wird er doch am meiſten eingeführt, wegen ſeiner Wohlfeilheit und weil er ſich für die Maſchinenſpinnerei ganz wohl eignet; auch in Oſtindien ſucht England den Flachsanbau auszudehnen und wird dorther vielleicht bald den wohlfeilſten Rohſtoff beziehen. Welch gewaltige Anſtrengungen England machte und in welchem auffallenden Verhältniſſe ſeine Leinenerzeugung ſich hebt, zeigt die mit jedem Jahre ſtark ſteigende Ausfuhr: von 1832 bis 36 hob ſich dieſelbe an Leinenfabricaten von 1,716,084 auf 3,238,031 Pfund Sterling; an Leinengarn von 8750 auf 318,772 Pfund Ster-

ling. Die Flachsspinnerei durch Maschinen *) macht es möglich, ohne erhöhte Kosten so viel Leinengarn zu gewinnen, als nur irgend verlangt wird, und zwar von ebenmäßigstem Gespinnste. Die Maschinenspinnerei ist in besserer Lage als die Handspinnerei; allgemein hört man Klage über die gedrückten Spinnerlöhne, die um 10 Proc. in der jüngsten Zeit herabgegangen sein sollen, und kann auch eine geschickte Spinnerin noch wohl bestehen, so dürfte sich doch der Zustand der Handspinner noch fortwährend verschlimmern — es müßte denn der Leinwandverbrauch außerordentlich zunehmen — da die bisher aufgestellten Spinnmaschinen bereits eine große Menge Garn bereiten, jährlich etwa $2\frac{1}{2}$ Millionen Kilog. In England sind eine Million Spindeln in Bewegung, in Frankreich 50,000, eben so viel in Belgien; über die im Zollverein mangeln nähere Angaben. Die englischen

*) Es ist eine deutsche Erfindung wie so viele, die nach England wanderten und dort bald eine großartige Anwendung erhielten. Man hat sich in mehreren Gegenden gleichzeitig damit beschäftigt, namentlich in Sachsen und in Schwaben. Schon vor mehr als 20 Jahren ward in Memmingen (auf Rechnung des Herrn Schelhorn) eine Flachsspinnerei im Kleinen (zu 30 Spindeln) eingerichtet von einem Schweizer Mechaniker Spingler, die ein feines und dauerhaftes Erzeugniß lieferte, wie ich mich durch den Augenschein überzeugt habe. Von der Maschine scheinen manche Engländer, die sie in Augenschein nahmen, Vortheil gezogen zu haben; sie kam an den Herrn von Bobenhausen und später sehr verändert nach Augsburg. Von demselben Spingler, der, nachdem er wahnsinnig geworden, mit Selbstmord endete, war für eben jenes Haus zuerst eine Roulaur oder eine Walzdruckmaschine, die er in Mühlhausen gesehen hatte, hergerichtet worden. Neuerdings verlautet auch viel in Deutschland von der Flachsweberei durch Maschinen — ob die Britten sich derselben wieder bemächtigen werden?

Fabriken haben den Vorheil wohlfeilern Ankaufs der groben Flachsſorten, der größern Wohlfeilheit der Maſchinen, der Steinkohlen, der Capitale, der beſſern Arbeitstheilung, des größern Abſatzes und der ſtärkern Production. Die Fabriken des Continents kaufen wohlfeiler und beſſer in den höhern Sorten und bezahlen geringern Arbeitslohn. Indeß ſteigen die engliſchen Spinnmaſchinen in Leeds bis Nr. 140, alſo bis zu den feinſten Sorten, in Werg ſogar, und kaum kann man den Wergfaden von dem Flachsfaden unterſcheiden, weßhalb es auch wahrſcheinlich iſt, daß die Handſpinnerei nicht der Maſchinenſpinnerei die Spitze bieten kbune. Auch die Weberei iſt auf dem Continente in leidendem Zuſtande. Zu der Mengeverminderung in den letzten Jahren kommt noch das Sinken der Preiſe, die 1840 um 20 bis 25 Procent tiefer ſtanden als 1825. Darunter leiden namentlich die in ihren Wohnungen arbeitenden Lohnweber. Der Grund iſt eben die Zunahme der brittiſchen Leinenausfuhr, die außerordentlich iſt, ungeachtet die engliſche Leinwand durch Gebrauch an Glanz und Feinheit verliert und nur eine glänzende und gewinnende Appretur, eine blendende Weiße und anſcheinende Wohlfeilheit für ſich hat.

Die Dringlichkeit der Gegenwirkung gegen die brittiſche Ueberlegenheit macht ſich allen europäiſchen Staaten fühlbar. Es handelt ſich um einen Jahrtauſend alten, mit der ganzen Oekonomie der untern Volksclaſſen und namentlich mit dem Ackerbau aufs engſte verwachſenen Gewerbszweig. Außerdem iſt Leinwand ein Lebensbedürfniß, an dem kein Volk Mangel leiden kann; die Frage betrifft daher nicht bloß die ökonomiſche Wohlfahrt, ſondern auch die Macht und Unabhängigkeit, und die reine Lehre der Staatsökonomie reicht hier am wenigſten

aus. Waren doch die Deutschen im Süden wie im Norden, die Niederländer, die Nordfranzosen durch ihre bisherigen Erfahrungen und natürlichen Hülfsmittel vorzüglich zur Leinwanderzeugung berufen, auch seit einem Jahrtausende in ihrem Besitze, während die Engländer noch über die Mitte des vorigen Jahrhunderts hinaus einen großen Theil ihres Bedürfnisses davon einführten und sich überhaupt ihren Markt und den der eigenen Colonien nur durch hohe Schutzzölle sichern konnten. Und heute drohen die Engländer die Linnenfabrication von ganz Europa zu monopolisiren, gleichwie sie seit sechzig Jahren den ostindischen Baumwollmarkt monopolisirt haben! Frankreichs Versuch einer nähern Handelsverbindung mit England scheiterte an dem brittischen Vorschritte in dem fabrikmäßigen Linnenbetriebe. Unzweifelhaft ist das französische Zollwesen fehlerhaft, die hohen Zölle auf fremde Roherzeugnisse, namentlich auf Steinkohlen und Eisen, wirken sehr nachtheilig; aber man fing damit zu verbessern an, England gegen Begünstigung französischer Weine, Branntweine und Seidenwaaren Zugeständnisse zu machen hinsichtlich Linnengarns und Linnengewebe, woran die brittische Ausfuhr bis 1834 nicht bedeutend war. Erst als die brittische Einfuhr nach Frankreich in diesem Artikel außerordentlich schnell, 1838 auf 32 Millionen Fr. stieg, ward Frankreich sich der Gefahr bewußt, daß seine drei bis vierhundert Millionen an Werth belaufende Linnenindustrie und die Wohlfahrt seiner Landbevölkerung auf dem Spiele stunden. *)

*) Merkwürdig, auf die Klagen der französischen Leinwandfabricanten antwortete jetzt Hr. Poulett Thompson mit der Drohung, die französischen Weine und Seidenwaaren gar

Woraus erklärt sich diese Ueberlegenheit Englands? Die Britten haben nicht mehr Geschick und Tüchtigkeit für die Mechanik als die Deutschen und Franzosen; Napoleon hat zuerst auf die Erfindung einer Flachsspinnmaschine einen Preis gesetzt und die französischen Mechaniker haben sich früher damit beschäftigt als die englischen; in Deutschland ist die Flachsspinnmaschine erfunden worden. Der schnelle Vorschritt der Engländer in der Linnenerzeugung rührt daher, daß sie in der Mechanik überhaupt weiter vorgeschritten (nahe verwandt sind die Spinnereien aller Art) und im Besitze großer Capitale, eines wirksamen gesetzlichen Schutzes und Spornes zur Verbesserung und eines umfassenden sichern Marktes sind. Im Fabrikwesen stehen alle einzelnen Zweige in engster Wechselwirkung: keiner kann vernachlässigt werden ohne Beeinträchtigung aller übrigen, wie keiner vervollkommnet wird ohne die übrigen mit zu heben, also daß die schaffende Kraft eines Volkes ein unzertrennliches Ganzes bildet.

Unmittelbar stützt sich die große Ausdehnung der englischen Leinwanderzeugung auf den Bezug wohlfeilern Flachses, auf die Maschinenspinnerei und auf die Kunst- oder Chlorbleiche. Ohne den russischen Flachs, der in großer Menge in den Handel kommt, fehlte ihm noch der Rohstoff, ohne die Spinnmaschine billige Arbeiter, ohne die Kunstbleiche billiges Wiesenland zur gewöhnlichen Bleiche: nur diese Umstände setzen es in den Stand, die ungeheure Masse von Garn und Geweben zu wohlfeilen Preisen in den Handel zu liefern. Noch verarbeitet Deutschland nur bessere Flachssorten, noch befindet sich in berühm-

---

ausschließen zu wollen, wie England uns auch wohl Schreck einjagen möchte, unser Getreide auszuschließen.

ten Linnenbezirken, wie im Bielefeld'schen, keine Spinnmaschine, noch entschließt man sich ungern zur Chlorbleiche, weil man sie für nachtheilig hält. Sollte Flachs aber mit gleichen Kosten und in gleicher Feinheit wie Baumwolle durch Maschinen gesponnen werden können, ohne des Fadens Haltbarkeit wesentlich zu mindern, und die Kunstbleiche sich ohne Nachtheil anwenden lassen, was allerdings zu erwarten steht, so würde eine gänzliche Umgestaltung der für Deutschland so wichtigen Linnenindustrie erfolgen müssen. — Der ausgedehnte Absatz aber der brittischen Leinen stützt sich auf Wohlfeilheit, äußern Glanz, häufige Beimengung von Twist, auf die brittische Handelsgelegenheit in allen Ländern, auf Verträge, Einflüsse, den Zollschutz und das ganze Handelssystem.

Uns stehen dann analoge Mittel zu Gebote zur Beseitigung des brittischen Drucks wie zur Hebung des Gewerbszweigs: nämlich einmal Förderung eines bessern und wohlfeilern Erzeugnisses, und sodann Herstellung eines richtigen Schutzverhältnisses. Zu dem erstern gehören zweckdienliche Maßregeln um den Flachsanbau auszudehnen; die Einführung der Kuthe'schen Flachsbrechmaschine, die Röste im fließenden Wasser, liefert die beste Waare und kann die Einnahme um viele Millionen vermehren; die zeitige Anlegung von mehr Maschinenspinnereien und unabläßige Aufmerksamkeit auf die Fortschritte der Fabrication (daß Preußen neuerdings der Anlage von großen Spinnereien eine thätige Theilnahme mittelst der Seehandlung zuwendet, ist sehr verständig); die Aufstellung von metrischen Haspeln in jeder Gemeinde, um die Numerirung auch bei Handgespinnsten einzuführen, die Errichtung von Weberschulen für Männer und Weiber, für diese in Betreff der leichtern Zeuge, wie's bereits in Eng-

land geschieht, jene sind mit allen Verbesserungen bekannt zu machen; die Benutzung des gebleichten Garns zum Weben als einer trefflichen neuen Methode; die Aufstellung der Verbesserungen im Modelle; die Einführung des Schnellschützen, welche ein Drittheil weiter Arbeit liefert. Die Vereinsstaaten sollten einen Theil der Einführungskosten der verbesserten Stühle für die ersten 10,000 Weber übernehmen und der Zollverein Prämien für Erfindungen und Verbesserungen aussetzen.

Das alles wird aber erst vervollständigt durch Herstellung eines richtigen Schutzverhältnisses. Was es dazu bedarf, sagt die ungeheuer rasch ausgedehnte englische und die allwärts, selbst auf dem eigenen Markte gedrückte deutsche Concurrenz, besagen die zunehmenden Einfuhren an brittischem Garn und Geweben in den Zollverein laut genug. Nach dem Principe der Vereinsökonomie müssen die Tarifsätze erhöht werden, wenn die entsprechende ausländische Concurrenz die vereinsländische zu überflügeln droht, und diese Gefahr besteht schon längst. Im obern Deutschland hat man gewünscht, den Schutz nahe bis zur Ausschließung fremder Leinen gesteigert zu sehen, so lange die Gefahr nicht vorüber gegangen sei, welche die vermehrte Anwendung von Spinnmaschinen in England für den ganzen Gewerbszweig herbeigerufen habe. Abgesehen davon, daß dieß das Princip der Vereinsökonomie verletzte und überhaupt auf einer falschen Voraussetzung beruhen dürfte, indem die Anwendung der Maschinenspinnerei keineswegs vorübergehend zu sein scheint, ist bei dem Vorschlage auch übersehen worden, daß es sich um die Möglichkeit der Concurrenz nicht bloß im Inlande, wie's leider bei dem gesunkenen Absatze der oberdeutschen Leinwand beinahe der Fall geworden ist, sondern auch auf den ausländischen Märkten handelt. Die

Leinwand bildet einen alten wichtigen Gegenstand für den deutschen Ausfuhrhandel, und Preußen sagt mit Recht, man müsse diesen Gewerbszweig zu großen Anstrengungen zu vermögen suchen, zur Behauptung seiner Wichtigkeit, und hohe, die Concurrenz des Auslandes innerhalb des Zollvereins ausschließende Schutzzölle seien nicht das Mittel um uns die Concurrenz auch auf den ausländischen Märkten zu sichern. Freilich, aber es ist ein nicht geringerer und weit gefährlicherer Irrthum zu glauben, wir könnten unsern Mitbewerb im Auslande durch keinerlei Schutzmaßregeln befördern. Hunderte von englischen Schiffen bringen englische Fabricate nach Amerika und Westindien und führen dafür Colonialerzeugnisse in unsere Häfen ein, was unsern Schiffen England gegenüber nicht gestattet ist; und wenn wir unsere Schifffahrt und unsern Seehandel nach dem allgemeinen Principe der Gegenseitigkeit beschützten, so würden wir in weit größerem Verhältnisse unsern Bedarf an Colonialerzeugnissen gegen eigene Fabricate eintauschen und dadurch also unsere Concurrenz im Auslande fördern. Hierin tritt eben die Unvollständigkeit unsers jetzigen Vereinszollwesens klar hervor, indem dasselbe in seiner gegenwärtigen Gestalt und so lange es nicht die Schifffahrtsgesetzgebung mit umfaßt, nur auf unsere Concurrenz im Inlande einwirken, nicht aber auch die auf den auswärtigen Märkten aller begünstigen kann. Jedenfalls ist das Bedürfniß, für das wichtige Leinwandgewerbe ein richtiges Schutzverhältniß herzustellen, da und unabweisbar: sollen nicht die nachtheiligsten Zerrüttungen eintreten, so muß der Zollverein eilen, die Tarifsätze nach der genauen Ermittlung dieses Bedürfnisses zu verbessern. Die Erhöhung des Eingangszolles um 10

Procent mehr dürfte für die reinen Gewebe genügen; die mit Baumwollgarn vermengten möchten ſchon den höhern Schutz der Baumwollgewebe ertragen; in Betreff der fremden Garne dürfte zweckmäßig ſein, den Einfuhrzoll wie im franzöſiſchen und belgiſchen Tarife in (etwa vier) Feinheitsabſtufungen nach dem Gewichte zu erheben und ihn zugleich um 5 bis 15 Procent zu erhöhen.

Die Verarbeitung der Wolle, begünſtigt durch den trefflichen reichen Stoff, den die eigene Landeserzeugung darbietet, hat in Deutſchland eine hohe Stufe erlangt und iſt von Bedeutung für den deutſchen Ausfuhrhandel geworden, ſowohl nach dem nördlichen und öſtlichen Europa und nach der Levante als auch nach transatlantiſchen Ländern. Die Brandenburgiſchen Marken, Schleſien und Sachſen liefern mehr geringe und mittelfeine Tuche, die Rheingegend mehr feine in den Handel; letztere und Caſimir können auf überſeeiſchen Märkten den engliſchen Mitbewerb aushalten; auch finden hier Flanell, Merinos und Thibets (namentlich ſächſiſches und thüringiſches Fabricat) Abſatz, beſonders bisher noch in Nordamerika. Indeß kann dieſer Zweig der Ausfuhr bei weitem nicht die wünſchenswerthe Ausdehnung erlangt haben, ſo lange Deutſchland (Ungarn, Gallizien ꝛc. nicht mitgerechnet) noch alljährlich über 300,000 Centner Wolle, die meiſt nach England und Frankreich gehen, aus- und mehrere tauſend Centner Wollwaaren einführt. Der erſte Ausgangspunkt des deutſchen Wollhandels nach dem Auslande iſt Hamburg, wegen ſeiner Lage zwiſchen den wollerzeugenden Gebieten und England, wohin der beträchtlichſte Abſatz ſtatt findet. Der Werth der Wolleinfuhr in Hamburg betrug 1836 ungefähr 43½ und 1838 36 Millionen Mark Banco; in letzterm Jahre wurden 69,024 Ballen Wolle (über 22 Millionen Pfund) von Hamburg ausgeführt. Wahrlich,

da muß man wohl wünschen, dieſe handelstüchtige Seeſtadt wäre der Ausgangspunkt eines eben ſo beträchtlichen deutſchen Wollwaarenhandels nach dem Auslande. Doch ſteigert ſich bei näherm Betracht der Wunſch zum Gebote der Handelspolitik. England beſitzt noch einen fünften Welttheil, wie geſchaffen zur Schafzucht, auf welchem die Wollgewinnung auf überraſchende und für den deutſchen Wollhandel höchſt bedenkliche Weiſe zunimmt. Schon berechnen die Engländer den Zeitpunkt als ſehr nahe, wo ſie ihren Bedarf an Wolle allein aus Auſtralien beziehen können, ja vielleicht zur eigenen Ausfuhr Ueberfluß haben werden. Wie nachtheilig müßte dieß auf Entwerthung des deutſchen Grundbeſitzes zurückwirken, wenn bis dahin die deutſche Wollverarbeitung nicht das ganze deutſche Erzeugniß in ſich aufnehmen könnte; dazu aber gehört noch eine rieſenhafte Ausdehnung des Tuchgewerbes. Ferner macht die Schafzucht auch im Caplande, in Buenos-Ayres, in Nordamerika und vielen andern europäiſchen Ländern die größten Fortſchritte. Und wo ſoll denn endlich die deutſche Wolle bleiben, wenn ſie keinen Abſatz im Inlande findet? Noch dringender aber mahnt an Ausdehnung unſeres Wollgewerbes der Umſtand, daß dieß auch in andern Ländern, namentlich in England, Frankreich, Belgien, Nordamerika mit Rieſenſchritten geſchieht. Denn bleiben wir darin verhältnißmäßig zurück, ſo leiden wir doppelt, wir werden ungünſtiger auf den ausländiſchen und auch auf den inländiſchen Märkten im Wollhandel wie im Wollwaarenhandel geſtellt. Die Nordamerikaner werden bald in allen großen Gewerbszweigen auch auf den fremden Märkten concurriren; ſchon jetzt erzeugen die Vereinigten Staaten von 34 Millionen Schafen (die Zahl der Schafe in Deutſchland wird nur auf 24 Millionen berechnet) 90 Millionen

Pfund Wolle, und in den letzten zehn Jahren sollen 400,000 Fabrikarbeiter bloß aus England dahin ausgewandert sein. Diese Betrachtung, die ungeheure Zunahme der Wollgewinnung und der Wollverarbeitung in andern Ländern, die starke Ausfuhr an deutscher Wolle und die verhältnißmäßig geringe Ausdehnung der deutschen Tuchfabrik beweisen aufs klarste, daß diese in der allgemeinen Concurrenz kein günstiges Verhältniß einnimmt und eines höhern Schutzes bedarf; auch daß dieser Schutz dringend ist, um den deutschen Landwirthen für ihr Wollerzeugniß zeitig genug einen Markt im Inlande zu sichern, wiewohl leider auch hier der Schutz, welcher aus einer umfassenden Schifffahrtsgesetzgebung entspringt und für die Concurrenz im Auslande am wirksamsten ist, bei der Unvollständigkeit des Zollvereins und seiner Organisation nicht gewährt werden kann. Dasselbe gilt von der Seidenfabrik, die innerhalb des Zollvereins, namentlich der preußischen Rheinprovinzen, eine hohe Stufe der Ausbildung erlangt hat, so daß sie in manchen Zweigen, das eleganteste Modefach nur abgerechnet, selbst über die französische Concurrenz den Sieg davon getragen hat. Der wichtigste Ausgang für den Absatz dieser Waaren nach den vielverbrauchenden nordamerikanischen Freistaaten ist leider annoch Havre. Die Ausdehnung dieses wichtigen Gewerbszweiges in Deutschland ist von der Art, daß Absatz nach dem Auslande als ein dringendes Bedürfniß erscheint, der aber in England, Frankreich und einigen andern europäischen Ländern durch ausschließende Zölle höchst erschwert wird; nur nach dem nördlichen Europa finden Seidenwaaren, Sammte, seidene Tücher, Westen, Bänder, auch halbseidene Stoffe und Tücher über Hamburg einen ziemlich ausgedehnten Absatz. Um so erfreulicher ist es, daß das ganze große Amerika

jetzt diesem deutschen Gewerbe ein weites freies Feld eröffnet hat, wo nur die Wohlfeilheit und Güte der Waare bei der fremden Mitbewerbung in Betracht kommt.*) Muß man in diesem Falle nicht um so mehr beklagen, daß wir selbst uns nur durch unser mangelhaftes Handelssystem und das Unbeschützlassen unserer Schifffahrt die Mittel rauben, aus solchem freiern Verhältnisse alle die Vortheile zu ziehen, welche dem Fleiße und der Ausdauer unserer Gewerbtreibenden als billiger Lohn entsprächen?

Ein der ganzen Gewerberzeugung und dem Staatsschatze gemeinsames Bedürfniß ist Sicherheit vor dem Schmuggel. Was nützt der bestgeordnete Tarif, wenn seine Bestimmungen umgangen werden können? Es geschieht theils im eigentlichen Schleichhandel, theils durch Betrug und Unterschleif auf der Mauth, theils durch Bestechung der Gränzwächter und Zolleinnehmer; man hört auch im Zollvereine Beispiele von der Uebung aller drei Arten, doch wird verschiedentlich über die Gränzbezirke geklagt. Um die letztere, die schmählichste Art, zu mindern, ist die schärfste Controle, häufige Versetzung der Zollbeamten, eine Bürgschaft, strenge Bestrafung jedes Vergehens und gute Besoldung derselben zu empfehlen; die bayerischen Gränzwächter und Zolleinnehmer beziehen bei den billigen Preisen der Lebensbedürfnisse einen großen Gehalt, nur junge rüstige Männer werden dazu genommen (und nicht Invaliden wie in Preußen, altgediente, häufig dem Branntwein ergebene Unterofficiere, denn die Douane soll keine

*) Uebrigens macht Amerika, namentlich die Vereinigten Staaten, große Fortschritte in der Seidenzucht; die letztern hoffen binnen 20 Jahren mehr auszuführen als sie jetzt einführen, nämlich für 25 Millionen Thaler jährlich.

Verſorgungsanſtalt werden), das Heirathen wird bei ihnen ſehr beſchränkt, ich glaube auf ein Viertheil, und überhaupt nur bei Stellung einer bedeutenden Caution erlaubt. Alle Vereinsſtaaten haben ein und dasſelbe Intereſſe überall an den Gränzen eine gute Ordnung eingeführt zu wiſſen; warum iſt man noch nicht zu einer Vereinbarung darüber gekommen? Die andern Schmuggelarten hängen vom Tarife mit ab: je einfacher die Zollbeſtimmungen, deſto ſchwieriger wird Unterſchleif, und je niedriger die Zollſätze, deſto geringer der Reiz dazu. Der Vereinstarif iſt im Ganzen einfach und mäßig; die Verzollungsweiſe nach dem Gewichte läßt nicht nur der Willkür den kleinſten Spielraum, ſondern ſie mindert auch die Prämie für den Schleichhandel in demſelben Verhältniſſe als dieſer leichter, d. h. die Waare feiner und koſtbarer wird. Dennoch weiß man durch allerlei Schleichwege die Zollcaſſen wie die inländiſche Induſtrie zu benachtheiligen. Namentlich zeigen ſich die Engländer erfindungsreich darin. In den Handelsverträgen ſuchen ſie ihre Induſtrie zu begünſtigen, auf Koſten der Gewerbkraft der unterhandelnden Länder durch wohlfeilere Waaren und Creditgebung, indem ſie ihrer Naturerzeugung ſcheinbare Vortheile bieten: können ſie keine bequemen Zölle erzielen, ſo ſuchen ſie dieſelben zu umgehen oder die Contrebande großartig zu organiſiren. Als der Graf von Ereceira den mit erſtaunlichem Erfolge begleiteten Verſuch machte (1681), Tuchfabriken in Portugal anzulegen und den eigenen Rohſtoff *) zu verarbeiten zur Verſorgung des Mutterlands und der Colonien, auch

*) Schon Strabo erzählt, man habe in Portugal feine Schafe aus Aſien eingeführt und das Stück mit einem Talent bezahlt.

ſchon drei Jahre nachher die Einfuhr fremder Tücher verbieten konnte, ſo bewieſen die Engländer ſchon damals jene Geſchicklichkeit, welche ſie heute dem Zollvereine gegenüber zur größten Ausbildung gebracht haben, indem ſie, um die portugieſiſchen Beſchränkungen zu umgehen, wollene Stoffe fabricirten in etwas vom Tuch verſchieden, und dieſelben unter dem Namen Wollenſerges und Wollendroguets einführten. Nach Ereceira's Tode gelang es dem brittiſchen Miniſter Methuen (1703) jenen berühmten Vertrag abzuſchließen, der alle portugieſiſchen Fabriken zerſtörte und den portugieſiſchen Weinen dafür eine Zollerleichterung von einem Drittheil geringer als die übrigen Weine gewährte. Denn die Engländer waren damals auch ſchon, nach dem eigenen Zeugniſſe Anderſons, in der Kunſt ihre Waaren weit unter dem Werthe zu erklären ſo erfahren, daß ſie in Wirklichkeit nicht mehr als die Hälfte der durch den Tarif beſtimmten Zölle entrichteten, wobei ihnen die Erhebung derſelben nach dem Werthe beſonders zu Statten gekommen iſt.

Heute werden eine Menge Zeuge aus verſchiedenen Garnen gewoben, und dieſelben gewöhnlich nach demjenigen Stoffe bei der Einfuhr declarirt und verzollt, auf welchem die geringſte Eingangsabgabe laſtet. Auf ſolche Weiſe wird oft durch eine unbedeutende Aenderung des Zeuges, ja oft nur des Namens der höhere Eingangszoll umgangen. Um dieß zu vermeiden, dürfte der Grundſatz praktiſch erſcheinen, ſo viel thunlich nach einem und demſelben Zollſatze für alle Gewebe zu ſtreben, gemengte Zeuge aber jedesmal demjenigen Stoffe gleich zu verzollen, welcher der höhern Steuer unterliegt.

Ein weiteres gemeinſames Schutzbedürfniß der Gewerbe liegt in der wirkſamen Wegverbindung und in einem

billigen Poſtweſen. Englands Induſtrie und Verkehr haben wegen der trefflichen innern Wegverbindung und des billigen Briefporto's einen ungeheuern Vortheil vor uns, gewiſſermaßen einen Schutz, den wir uns nur durch ähnliche Verbeſſerungen aneignen können. Im Ganzen betrachtet, liegt dieß auch im Vortheile der Staatscaſſen. Wenn das Steigen in dem Anſatze einer vom Verbrauche abhängigen Steuer nicht immer deren Einträglichkeit mindert, beſonders nicht wenn die Erzeugung der beſteuerten Dinge auch von der inländiſchen Verbeſſerung abhängig iſt, ſo haben die preußiſchen Steuervergleichungsregiſter doch faſt durchweg die Erfahrung beſtätigt, daß ein Herabgehen im Steuerſatze durch Bewirkung vermehrten Verbrauchs die Geſammteinnahme erhöht. *) Der Staat darf dieſem Vortheile nicht einſeitig nachgehen, inſofern er dabei auch das Schutzbedürfniß der Gewerbe in Betracht zu ziehen hat; nur in den Fällen, wo das

*) Das Salzregal bringt dem preußiſchen Schatze über 6 Millionen Thaler ein; nur 5 Procent der aus dem Verkaufe des Salzes gelösten Summe nehmen ſämmtliche Gewinnungs- und Verwaltungskoſten weg, ſo daß der Staat 95 Procent reinen Gewinn erzielt. Eine allgemeine Herabſetzung dieſer außerordentlich hohen Steuer (1900 Procent nämlich vom Werthe) iſt von der Regierung abgelehnt worden aus Beſorgniß eines Ausfalls in der Staatseinnahme, wenn der Preis des Salzes bis zur weſentlichen Erleichterung der Gewerbsclaſſen vermindert würde. Aber könnte eine Erleichterung nicht verſucht und dabei ermittelt werden, ob der befürchtete Ausfall durch den vermehrten Verbrauch nicht auch in dieſem Artikel verhindert würde? Könnte ferner das Salzregal nicht in eine gemeinſame Beſteuerung des Zollvereins umgewandelt und dadurch mancherlei Unbequemlichkeit und Beſchränkung erſpart werden?

nächste Interesse des Schatzes mit dem gewerblichen ein und dasselbe ist, findet jener Satz volle unbestrittene Anwendung. Dieß Verhältniß gilt nun beim Postwesen. Das deutsche Postwesen leidet noch an der Zersplitterung, an der zu großen Beschränkung des Privatbewerbs im Personentransport, der dadurch ungemein vertheuert wird, und an dem hohen Briefporto, besonders bei großen Entfernungen. Der Personentransport bringt dem Staate wenig ein; er verliert durch das Freigeben desselben, das nur dem innern Verkehre zu gut käme, heute um so weniger als Dampffahrt auf Flüssen und Eisenbahnen seine Mitbewerberin geworden ist. Die Haupteinnahme für die Post besteht im Briefporto; die ganze Postverwaltung wirft dem preußischen Staate einen Reingewinn von etwas über einer Million Thaler ab — eine Summe, die zu gering ist, um durchgreifende Verbesserungen für den Schatz gefährlich erscheinen zu lassen. Der billigste Portoansatz bei geringem Unterschiede für nahe und entfernte Strecken, verbunden mit dem möglich einfachsten Geschäftsgange, würde der Posteasse durch einen sich vervielfachenden Briefwechsel ohne Zweifel bald einen den jetzigen übersteigenden Reingewinn abwerfen, abgesehen von mittelbar dem Staate daraus erwachsenden Vortheilen, und dem gesammten Verkehre von unberechenbarem Nutzen sein. Binnen wenigen Jahren hat die brittische Postverwaltung (die Pennypost) den Beweis dazu geliefert. *)

---

*) Durch die Londoner Post wurden z. B. in den 4 Wochen vom 16 Januar bis zum 12 Februar 5,429,071 Briefe versandt, 1839 in derselben Zeit nur 1,543,375. Demnach hat die Briefzahl in Folge des heruntergesetzten Porto's um beinahe 4 Mill., also bereits jährlich um 40 bis 50 Mill. in London allein zugenommen.

Unſer Eingehen in den von England mit einemmale durchgeführten Grundſatz könnte übrigens ſchrittweiſe geſchehen, um dem Schatze jeden möglichen Ausfall in der Einnahme zu erſparen. Nur müßten die Verbeſſerungen ſich über das ganze Vereinsgebiet erſtrecken und wo möglich von einer Vereinszollbehörde ausgehen. Wo wie in dieſem Falle die Intereſſen der Regierungen und aller Unterthanen ſo offenbar Hand in Hand gehen, wo eine große dringende Maßregel, mit Kraft durchgeführt, des einſtimmigen Beifalls der Nation gewiß iſt, da ſollte man damit nicht länger ſäumen und das Beiſpiel befolgen, welches Oeſterreich hinſichtlich ſeines Beſchluſſes zur Ausführung eines Eiſenbahnnetzes aufgeſtellt hat.

Endlich muß ich noch des gemeinſamen Bedürfniſſes aller Gewerbe zur Erziehung einer allſeitig ausgebildeten Maſchinenkraft Erwähnung thun. Die größere Maſchinenkraft verleiht einem Lande die Ueberlegenheit in der geſammten Gewerkkraft. Die Maſchine iſt das Werkzeug aller ſchaffenden Arbeit, ihrer bedarf die einfachſte Verrichtung im Ackerbau und im Bergbau wie die am meiſten zuſammengeſetzte der Mechanik, das ganze Gebiet der Technik, alle Gewerbe und alle Erzeugung, ja ſelbſt die praktiſche Ausübung der Kunſt und Wiſſenſchaft. In dieſem Sinne iſt die Maſchine die Grundlage und die Bedingung aller Induſtrie. Sie iſt aber auch das äußere Mittel, welches dem Menſchen die Herrſchaft über die Natur verleiht, ſie weckt die ſchlummernden Naturkräfte und verwendet ſie zum Wohlſein der Menſchheit, ſie macht unermeßliche todte Capitale lebendig, ſie gibt alle Elemente, Alles in und auf der Erde in den Dienſt des Menſchen zur unermeßlichen Bereicherung der Völker und zur Verſchönerung der Erde; ſie erſetzt die rohen Verrichtungen

des Menſchen, in welchen der Menſch eben ſelbſt nur wie eine Maſchine wirkt; ſie erlöst ihn aus der Knechtſchaft, aus dem ſchmählichen Zuſtande, rohe Kraft, Werkzeug, Mittel zu ſein, ſie tritt in dieſer Hinſicht an ſeine Stelle, bildet alſo das äußere Mittel ſeiner Befreiung, ſeiner Erlöſung — nur wo der rohe Druck der Natur ihn nicht mehr niederbengt, kann er ſeine ſchöneren Eigenſchaften entwickeln, ſeine hohe Beſtimmung erfüllen. Natürlich erſcheint daher das Gewerbe, welches ſich mit Hervorbringung der Maſchine beſchäftigt, das wichtigſte von allen. Seine Eigenthümlichkeit beſteht eben darin, den übrigen Gewerben das Werkzeug ihrer Arbeit zu liefern, alſo eine Bedingung ihres Beſtehens und aller aufblühenden Gewerkkraft zu ſein; und dieſe Eigenthümlichkeit bedingt daher auch das ihm entſprechende Schutzbedürfniß! Sein Verhältniß zu den andern Gewerben kann aber kein einſeitiges ſein, vielmehr hängt es ebenſo ſehr von dieſen ab; denn das Hervorbringen von Arbeitswerkzeugen ſetzt die Gewerkkraft voraus, welche ſich ihrer bedient. *Kein Gewerbe iſt daher auch abhängiger von dem Beſtehen der übrigen als die Maſchinenfabrik; bei keinem zeigt ſich eine größere Wechſelwirkung des einen auf alle übrigen und aller übrigen auf das eine.* Das iſt der erſte Grundſatz, daß die Maſchinenkraft nur wächst mit der geſammten Gewerkkraft, daß nur durch das Aufblühen einer großartigen umfaſſenden Gewerberzeugung der Boden gewonnen wird, in welchem die Maſchinenfabrik gedeihen kann. Schon kann die Maſchinenhervorbringung nirgend eine hohe Vervollkommnung erreichen, wo die einzelne Fabrik, um beſtehen zu können, die verſchiedenartigſten Maſchinen und Geräthſchaften verfertigen muß; die Nachfrage im Lande muß groß genug ſein, daß jede Maſchinenfabrik nur auf wenige Zweige ſich

verlegen darf — ſo nur bilden ſich geſchickte Arbeiter und Techniker; und daß dieſe Arbeitstheilung in Deutſchland noch nicht durchgreifend beſteht, hat eben darin ſeinen Grund, daß die verſchiedenen Gattungen von Spinnereien und andern Gewerben, welche die größte Nachfrage nach Maſchinen veranlaſſen, bei uns noch nicht blühen.

Das nächſte Erforderniß um das Maſchinengewerbe emporzubringen beſteht im bequemen und möglichſt billigen Bezuge der nöthigen Rohſtoffe, namentlich Eiſen und Kohlen. England erzeugt daran die weit überwiegende Menge, an Eiſen $^3/_5$ alles deſſen was Europa zu Tage fördert, und von dieſer ungeheuern Menge führt es nur etwa 4 Procent aus, die übrigens genügen, um die Preiſe im Handel zu beſtimmen. Zugleich hat es den Vortheil, Eiſen und Kohlen nahe bei einander zu gewinnen; wo das nicht ſtattfindet, muß man durch die wirkſamſten Verbindungswege Eiſen und Kohlen zuſammenführen. Der Zollverein hat demnach die Aufgabe, ſo viel möglich einmal die Einfuhr des rohen Stoffes und ſodann die bergmänniſche Eigengewinnung desſelben zu begünſtigen. Dieſer ſcheinbare Widerſpruch hebt ſich wegen der Natur der Rohſtoffe auf; der koſtſpielige Transport gibt ebenſo wie bei den meiſten Handelserzeugniſſen der Landwirthſchaft, der inländiſchen Erzeugung auch ohne Schutzzölle einen natürlichen Vortheil in der einheimiſchen Concurrenz; auch gründet ſich das eigene Eiſengewerbe hauptſächlich auf Verarbeitung des eigenen rohen Erzeugniſſes. Den Bergbau darf man alſo nicht durch Einfuhrabgaben auf Roheiſen ꝛc. fördern wollen, ſondern durch andere davon unabhängige Mittel, wie *geringe Beſteuerung*, eine gute Verwaltung, Ausbildung der Technik, Organiſirung der bergmänniſchen Arbeit u. ſ. w. In dieſer Hinſicht bleibt im

Zollvereine noch viel zu wünschen übrig; den Bergbau drücken schwere Abgaben, die anfangs nur, wie es Recht ist, zu Deckung der Verwaltungskosten bestimmt, allmählich zu wichtigen Quellen der Staatseinkünfte angewachsen sind; meist ist die Berggesetzgebung unbequem und veraltet, und es erscheint höchst wünschenswerth, die Zollvereinsstaaten möchten sich über eine gemeinsame Besteuerungsweise, über eine gemeinsame Bergwerksordnung und gemeinsames Bergrecht vereinbaren. — Das ganze Eisengewerbe steht in nahem Zusammenhange mit der eigenen Eisengewinnung; Osemund z. B. ist ein uns eigenes Stabeisen und die daraus verfertigten märkischen Waaren sind eigenthümlich ausgezeichnet; so kann man zur Erzeugung des Brennstahls nicht wohl des schwedischen Stabeisens entbehren. Wir haben, wenn auch nicht genug, doch treffliches Eisen, und sofern dessen Verarbeitung sich auf das eigene Erzeugniß stützt, bedarf sie keines besondern Schutzzolles. Anders aber verhält es sich mit den Zweigen, die auch fremdes Eisen wie namentlich zu Gußwaaren und Maschinen verarbeiten.

Die Maschinenfabrik, die mit dem gesammten Eisengewerbe zusammenhängt, bedarf also noch eines besondern Schutzes. Es würde indeß wegen der Wichtigkeit der Maschinen für alle Gewerbe unklug sein, ihre Einfuhr durch hohe Schutzzölle zu beschränken; eher hat man von Ausfuhrverboten gehört, wie denn die brittische Gesetzgebung noch nicht lange die Ausfuhr von Maschinen erlaubt. Der Zollverein gewährt der Maschinenfabrik zwar Schutzzölle, jedoch gestattet er den Vereinsregierungen, den neuen großen Gewerbunternehmungen, welche Maschinen aus dem Auslande beziehen, den Eingangszoll ganz oder theil-

weise aus der Vereinscasse zurückzugeben. Das Schutzbedürfniß dieses wichtigen Gewerbzweiges, von dem die Maschinenkraft des Zollvereines abhängt, muß demnach auf andere Weise befriedigt werden. Dazu gibt es, außer den oben berührten allgemeinen mittelbaren, nur zwei Hauptmittel: unmittelbare Unterstützung der Maschinenfabriken und die Ausbildung tüchtiger Mechaniker auf Kosten des Staats. Hiefür spricht ganz dasselbe, was für die Schutzzölle überhaupt spricht; der richtige Schutzzoll entspricht einem vom Staate auf Erziehung verwendeten Capitale, das später reiche Zinsen einträgt, und das Nämliche sind diese Unterstützungen, nur daß sie directer aus der Staatscasse dargereicht und verwendet werden; dieß wird nur deßhalb nöthig, weil der gewöhnliche an der Gränze erhobene Zoll die Einfuhr der Maschinen beschränken würde, und wegen der besondern Wichtigkeit der Maschinenkraft. Preußen kommt diesem wichtigen Bedürfnisse auf eine wahrhaft erfreuliche Weise nach, und das gesammte Vaterland ist dem thätigen und umsichtigen Förderer hievon, dem Geheimenrath Beuth, der unter anderm die preußischen Gewerbschulen und namentlich das Gewerbinstitut zu Berlin zu ihrer gegenwärtigen Blüthe emporgehoben hat, zu Danke verpflichtet. In jedem Regierungsbezirke, in jedem wichtigen Gewerbbezirke ist eine Gewerbschule errichtet und ziemlich reich ausgestattet worden; gleichsam die Hochschule für dieselben bildet das Gewerbinstitut zu Berlin. Der sehr umfassende Unterricht an diesem ist auf drei Jahr berechnet; es besitzt zahlreiche und ausgezeichnete Lehrer, einen reichen Schatz an Büchern, Sammlungen an Waaren, Maschinen, namentlich an Modellen aller neuen Erfindungen und Verbesserungen (allein an hundert verschiedene Webstühle), Laboratorien und Werkstätten mancherlei Art. Der Besuch des Instituts

ſteht Jedem nach beſtandener Prüfung frei; doch empfangen die meiſten Schüler vom Staate jährlich ein Stipendium von 300 Thalern. Jeder Regierungsbezirk ſendet jährlich einen auch wohl zwei junge Männer dahin ab; zu dem Behufe wird vorher eine öffentliche Prüfung in der Hauptſtadt des Bezirks abgehalten, und diejenigen unter den Mitbewerbern, welche am beſten beſtehen, erhalten das Stipendium nebſt Reiſegeld. Nach Ablauf jedes Jahres finden auf dem Gewerbinſtitute öffentliche Prüfungen ſtatt und werden Preiſe ausgetheilt. Häufig wird auch den Abgehenden noch Unterſtützung behufs der erſten Einrichtung gewährt; die Mechaniker erhalten Gelegenheit, ſich in den Werkſtätten des Inſtituts erſt die nöthigſten Maſchinen auf Koſten des Staats ſelbſt anzufertigen; die ausgezeichnetſten werden nicht ſelten mehrere Jahre auf Reiſen geſandt zu ihrer Ausbildung nach England, Belgien, Frankreich. Auf dieſe Weiſe erhält der Staat einen bedeutenden jährlichen Zuwachs an wiſſenſchaftlich und techniſch ausgebildeten Mechanikern und bereitet er in der Stille, langſam und ohne groß Geräuſch den Boden zum dereinſtigen Aufkeimen und Erſtarken ſeiner Maſchinenkraft. Schon fangen auch die Früchte ſich zu zeigen an in der Zunahme und großartigen Ausdehnung der Maſchinenfabriken: in dieſem für die geſammte Induſtrie ſo wichtigen Gewerbzweige iſt Preußen bereits allen übrigen deutſchen Ländern weit vorausgeſchritten. Möchte das Beiſpiel nur allwärts Nacheiferung erwecken!

Ueberblicken wir noch einmal das Ganze der Vereinsinduſtrie, ſo dringt ſich uns der Wunſch auf, der Zollverein möge je früher deſto beſſer das richtige Schutzverhältniß der Gewerbe, das durch die großen Veränderungen der letzten acht Jahre nach innen und außen bedeutend geſtört worden, gründlich wieder herſtellen. Was uns fehlt, iſt

die hinreichende Gewähr für unsere Capitalisten und Techniker, sich bei ihren Unternehmungen gegen Capitalverlust geschützt zu wissen. Damit der deutsche Gewerbfleiß nur den innern Markt versorge, muß er noch die vielen tausend Centner Baumwoll-, Woll-, Linnen- und Seidenwaaren und weit über eine halbe Million Centner Baumwolle und Linnengarne mehr verarbeiten, welche jetzt großentheils aus England, auch aus Frankreich und der Schweiz eingeführt werden. England führte z. B. im Jahr 1838 von brittischen Gewerbserzeugnissen an reellem declarirtem Werthe nach den niederdeutschen Häfen für 9,761,562 Pfund St. aus, worunter von Baumwollwaaren 5,690,724 (bloß von Baumwollgarn 4,141,871 Pf. St.) und von Wollwaaren nahe an 1 Million Pf. St., und seine Ausfuhr nach dem Zollvereine, namentlich an Garnen, hat seitdem noch außerordentlich zugenommen; Deutschland verspann in demselben Jahre nur etwas über 200,000 Centner roher Baumwolle, während es doch beinahe 400,000 Centner Baumwollgarn einführte. Es handelt sich gegenwärtig für uns um die Einfuhr von mindestens einer Million Centner allein an roher Baumwolle und darum, daß wir diesen wichtigen Bedarf durch Ausdehnung des unmittelbaren Bedarfhandels mit den Ländern der heißen Zone mit eigenen Fabricaten bezahlen und dadurch das ganze Geschäft noch außerordentlich erweitern: kaufen wir rohe Baumwolle aus Nordamerika, Brasilien, Aegypten, so bezahlen wir sie in eigenen Fabricaten; beziehen wir sie roh oder verarbeitet aus Englaud, so bezahlen wir sie theils in Baarschaften, die wir nützlicher verwenden könnten, theils in Rohstoffen (Wolle ꝛc.) und Lebensmitteln, die wir besser selbst verarbeiteten und verzehrten. Wir haben reichen Ueberfluß an nicht benützter Wasserkraft (nur von einem einzigen Bache in Deutschland, der Ennepe,

einem Nebenfluſſe der Ruhr in der gewerbthätigen Grafſchaft Mark, ſoll nach genauen Vermeſſungen das Gefälle ganz benutzt werden); wir haben kräftige und geſchickte Arbeiter, Capital, Intelligenz, wohlfeile Lebensmittel und niedrige Taglöhne, um die großen und fruchtbaren Gewerbzweige ſelbſt zu betreiben, und es iſt daher nicht einzuſehen, warum wir ſie nicht nach Bedürfniß beſchützen ſollten, ſo daß wir binnen wenigen Jahren unſern Bedarf ſelbſt erzeugen und unſern überſeeiſchen Verkehr ausdehnen würden. Und welche Vortheile würden daraus für die ganze Betriebſamkeit der deutſchen Bevölkerung erwachſen, für den Verbrauch der deutſchen Erzeugniſſe, den Handel nach den Erzeugungsländern der Colonialwaaren, für die Schifffahrt, Seetüchtigkeit und Maſchinenkraft, die Landwirthſchaft, den Reichthum und die Nationalkräfte Deutſchlands alleſammt! Für die deutſchen Grundbeſitzer aber am meiſten, und gewiß mehr als ihnen der fremde Markt je bieten kann, als alle Getreide- und Holzausfuhr. Der Gegenſatz von England und Irland thut dieß am überzeugendſten dar. Während in dem gewerbloſen Irland die Uebervölkerung und die Zerſtückelung der Pachtungen unter dem Landvolke äußerſt ſind, findet in dem gewerbreichen England gerade das Gegentheil ſtatt, da hier der ländliche Bevölkerungsüberſchuß alsbald ſeinen Abfluß in die Fabrikſtädte findet. *) Daher Stadt und Land in

*) Hierin dürfte überhaupt das beſte Mittel zur Abwehr der endloſen verderblichen Zerſtückelung der Bauergüter liegen. Sie würde unaufhaltſam vor ſich gehen und ſelbſt geſetzliche Beſchränkungen durch das Pachtweſen zu umgehen wiſſen, wenn Deutſchland, wo keine Urwälder wie am Ohio und keine ungemeſſenen Staatsländereien mehr zu vertheilen ſind, ganz überwiegend ackerbauend bliebe. Die beſtgemeinten und verſtändigſten Geſetze bleiben oft todt,

England reich und in Irland Mangel an Städten und Elend auf dem Lande, obſchon die iriſchen landwirthſchaftlichen Erzeugniſſe abgabenfrei und in regelmäßiger jährlicher Zufuhr nach England gehen. Sehen wir weniger auf das was die Engländer ſprechen als auf das was ſie thun. Jahrhunderte lang haben ſie in Irland jede andere Fabrication als die von Linnen verboten und dadurch mit das gränzenloſe Elend dieſes Landes herbeigeführt; „die brittiſchen Colonien in Nordamerika, erklärte Lord Chatham in offenem Parlamente, haben nicht das Recht eines Hufnagels Werth ſelbſt zu fabriciren;“ ſie haben Portugals Wollinduſtrie, Schifffahrt und Handelsthätigkeit zu Grunde gerichtet gegen erbärmliche Begünſtigung ſeiner Weine; ſie haben die Gewerbserzeugniſſe der 120 Millionen oſtindiſcher Unterthanen in England nicht zugelaſſen, bis

---

wenn ſie der allgemeinen Entwickelung nicht entſprechen: lediglich Anſichten können ſich auf die Dauer dieſer gegenüber nirgend geltend machen. Gegen die an ſich löbliche Abſicht, der Zerſtückelung der Bauergüter auf geſetzlichem Wege zu begegnen, haben preußiſche Provincialſtände vorgeſtellt, daß das Proletariat durch ungleiche Erbſchaftstheilung nicht vermindert, ſondern mittelſt Mehrung der Taglöhnerzahl geſteigert und die natürlichen Gleichheits- und Billigkeitsgefühle in den Familien verletzt werden würden. Blühende Gewerbſtädte dagegen würden dem platten Lande durch Abnehmen des Bevölkerungsüberſchuſſes das Gleichgewicht auf natürlichem Wege erhalten. So wahr iſt es, daß ein kräftiger Bauerſtand nicht ohne einen tüchtigen Bürgerſtand, ein blühendes Land nicht ohne blühende Städte beſtehen kann; ſo hängt ferner eine gute ſtändiſche Verfaſſung von der Tüchtigkeit und dem entwickelten Bewußtſein der Stände ſelbſt ab, und das wahre deutſche Königthum wiederum von der Wahrheit der ſtändiſchen Verfaſſung; die Bureaukratie aber unterwühlt Stände, ſtändiſches Staatsleben und Königthum zugleich.

sie stark genug waren mittelst ihres Maschinenwesens das Verhältniß umzuwenden und Hindoston mit brittischen Baumwollwaaren nahezu zollfrei zu überschwemmen; immerfort geben sie sich nicht zufrieden mit der jährlich zunehmenden natürlichen Ausdehnung ihrer Ausfuhr, möchten sie andere Länder noch abhängiger von sich machen, noch vollständiger ausbeuten, möchten sie auch Deutschland zu einer brittischen Colonie herabwürdigen, zu einem armen Manne, der ohne Gewerbe, Handel und Schifffahrt mit dem Hute in der Hand vor John Bulls Thüre seines großmüthigen Händedrucks und seiner hohen beschützenden Gönnerschaft dienstbeflissen harrte. Und wie klar sie sich sind in dem worauf es ankommt! „Wer Arbeit sucht," sagt ein englisches Blatt, „der geht dahin, wo sie am besten belohnt wird; Glasgow, Liverpool und Manchester sind voll Leute vom benachbarten platten Lande, welche ihre Lage zu verbessern suchen, aber nie ist es Jemand in den Sinn gekommen, seine Lage dadurch verbessern zu wollen, daß er aus einer Stadt in einen Ackerbaubezirk gegangen wäre. Manufacturen erhöhen den Arbeitslohn nicht allein der Leute in der Stadt, sondern auch der Bewohner der umliegenden Ortschaften, also auch den Gutsertrag des Grundbesitzes. Die Feldarbeiter in Yorkshire (dem Hauptsitze des Wollgewerbes) und in Lancashire (dem ersten Sitze der Baumwollverarbeitung) erhalten weit höheren Lohn als die Taglöhner in Hampshire und Wiltshire, obgleich erstere die Kohlen beinahe geschenkt und viele Lebensbedürfnisse zu weit geringerm Preise erlangen. Ohne den Zug unserer ländlichen Bevölkerung in die Manufacturstädte würde dieselbe sich auf das äußerste Elend beschränkt sehen. Warum anders muß man jetzt die Unterstützung von 70,000 Menschen auf den westlichen, schottischen Inseln beantragen, welche sich in der schmutzigsten

Armuth befinden, als weil keine Gewerbstädte ihrem Bevölkerungsüberschusse leichten Abzug gewähren? Warum ist Irland in dem traurigen Zustande, mit Ausnahme der Nachbarschaft von Belford, wo es leicht ist Beschäftigung zu finden? Und warum müssen die Leute in Mecklenburg für 4 Pence täglich arbeiten, wie Lord Ashburton sagt, als weil Mecklenburg keine Manufacturstädte hat?" Das Interesse aller großen Zweige der Volkswirthschaft ist ein und dasselbe und gleichbetheiligt bei dem Aufblühen der Gewerbe. Auch gewinnt die deutsche Landwirthschaft nicht minder durch die Ausdehnung des Baumwoll- als des Flachs- oder des Wollgewerbes, obwohl sie keine Baumwolle, sondern nur Schafwolle und Flachs erzeugt. Denn die Baumwollverarbeitung beschäftigt eine ungeheure Zahl von Arbeitern und ist daher den Landwirthen für den Absatz der Schafwolle zur Kleidung und der Lebensmittel zur Nahrung von größter Wichtigkeit; der Reichthum der englischen Grundbesitzer hat eine seiner Hauptgrundlagen in der riesenmäßigen Ausdehnung dieses Gewerbes, das an 2 Millionen Arbeiter in England beschäftigt. Auch in einem großen Theile Deutschlands, in Sachsen, Rheinpreußen, Schlesien, Brandenburg, Baden, Würtemberg, Franken hat es in Folge des Vereinszollschutzes bereits diese Wirkung ausgeübt, und in den andern wird sie nicht ausbleiben. Nein, nichts würde verderblicher sein, als wenn wir den Wohlstand unseres Ackerbaues auf die Lotterie des auswärtigen Getreidehandels gründen und für die Möglichkeit eines Treffers bei der Gewißheit vieler Nieten die sichere Grundlage des Verbrauchs blühender inländischer Gewerbstädte aufopfern wollten. Erzeugen wir ja doch nur den geringsten Theil des Getreides, was von deutschen Ostseehäfen nach England geht, und bleibt deßhalb der Hauptgewinn davon, nämlich der Durchfuhr-

und Zwischenhandel, nach wie vor in Preußen zurück; nach einem französischen Consularberichte wären von einer Ausfuhr Danzigs im Jahr 1839 von 2,285,000 Hectoliter nur 321,000 von Preußen selbst geliefert worden, die übrigen 1,964,811 aber eingeführtes gallicisches, polnisches und russisches Getreide gewesen. Warum sollten wir nun das große Interesse opfern, unsern Gewerbfleiß und dadurch zahlreiche und große Mittelpunkte des landwirthschaftlichen Verbrauchs in allen unsern Provinzen aufblühen zu sehen? Sollen wir etwa, um die Geschäfte Rußlands, das unserm östlichen Handel die alten Bahnen versperrt, bequemer zu machen, dafür der brittischen Industrie Zugeständnisse auf dem deutschen Markte einräumen? Nein, halten wir fest an den Grundsätzen der Vereinsökonomie, daß der junge Baum wachse und in allen Herzen und durch das ganze Land seine Wurzeln schlage und dem großen Gesammtvaterlande Früchte reife! In ihm hat das Allgemeine das Besondere überwunden, und dieß kann sich nur gewaltsam auf Kosten des Ganzen wieder vordrängen; in ihm laufen alle Zweige der Volkswirthschaft, alle großen Interessen mit einander und nicht gegeneinander, sich gegenseitig fördernd, und bilden ein zwar reichgegliedertes aber untrennbares Ganze. Das richtige Schutzverhältniß der Gewerbe, das sich auf deren Natur und das Princip unserer Vereinsökonomie gründet, bedingt die Zunahme, den Aufschwung unserer Gewerkkraft; dieß verschafft der deutschen Landwirthschaft mehr und mehr einen innern sichern Absatz, den wichtigsten von allen, und bildet eine der Grundbedingungen ihres Aufblühens. Die Zeiten, wo wir wegen unserer innern Zerrissenheit die Unterdrückung von außen, wenn auch mit dem Zorne der Vaterlandsliebe über die Schmach, über uns ergehen lassen mußten, sind vorüber; wir sind nicht

mehr getheilt, hängen, Gottlob! nicht mehr vom Auslande ab: wissen wir denn auch selbständig zu sein und den fremden Völkern in unseren Ansprüchen auf Entwickelung aller Quellen unseres Nationalwohlstandes zu zeigen, daß wir uns ebenbürtig fühlen.

Lag. 1. Einführung in das Bedürfniß einer kräftigen Organisation des Z. V.

3. der Vereinstarif, S. 97.

4. Der Eingang in den 2. Zeitabschnitt des Zoll V.-S. 148.

5. Stellung des Z.V. zu Oesterreich, 189.

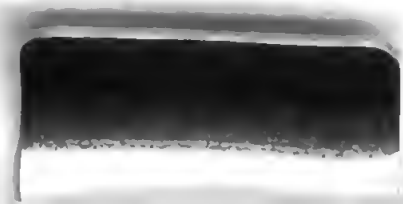
6. Beziehungen zu d. Niederlanden den Hansestädten, Dänemark. 235.

7. deutsche Beziehungen zu Großbritannien, 367.

8. Organis. der d. Schiffahrt, 458

Nachtrag. das Schutzbedürfniß der Gewerbe, 544.

Digitized by Google



Digitized by Google